LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

27 Décembre 1902. — N° 224.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

A L'ÉCOLE DE CAVALERIE DE SAUMUR. — LA CROUPADE.

Lors des carrousels annuels de l'École, ou lorsque le « Cadre » de Saumur se déplace — comme il l'a fait en 1900 pendant le Concours hippique international et pour diverses fêtes de bienfaisance, — maîtres, sous-maîtres et écuyers de manège donnent le spectacle d'une reprise de sauteurs. Parmi les airs ou mouvements d'exécution, un des plus curieux est la « Croupade » qui est une ruade du cheval exécutée au « rassembler ».

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Un match international,
par André Foucault.
Le Championnat de lutte amateurs,
par Fioravanti.
En automobile au Stelvio,
par Georges Prade.
Le Football en Amérique
par F. Fos.
etc. etc.

En publiant, dans un récent numéro, quelques enseignes sportives qui figuraient au concours organisé à l'Hôtel de Ville, nous avons omis de dire que deux des plus remarquées : *Le Patineur* et *Chauffeur et Chauffeuse* étaient dus à M. Moreau-Vauthier, le fameux auteur de la *Parisienne* de l'Exposition de 1900.

Rappelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : *inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Une carte routière de la France
1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/800 000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leur femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

5° 5 0/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

6° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.

Voir également, à notre page du "Bloc Notes", les Primes féminines *offertes à nos abonnés.*

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

Toutes les Femmes élégantes lisent

Femina

Revue idéale de la Femme
et de la Jeune Fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.

Le cadre des écuyers de Saumur en tenue de parade.

A l'École de Saumur

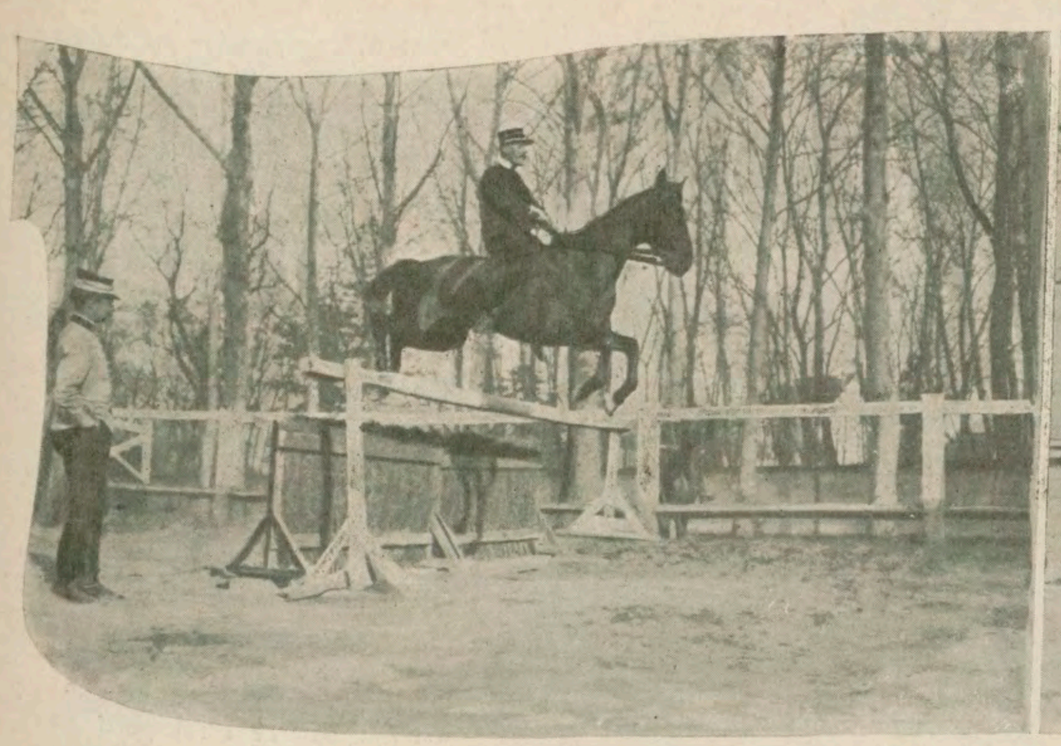
SAUTS, CAPRIOLES, COURBETTES ET PIROUETTES

Notre intention n'est pas de faire un historique, même résumé, de l'École de cavalerie de Saumur, ni d'en étudier le programme. Un volume ne suffirait pas ; mais nous profitons de l'occasion qui nous est offerte, ayant reçu d'un de nos correspondants photographes une intéressante série d'instantanés, pour parler aux lecteurs de la Vie au Grand Air *de quelques-uns des exercices spéciaux étudiés et pratiqués à Saumur.*

DIVERSES manifestations hippiques, concours hippique international de Paris, concours hippiques de Spa et d'Ostende, concours de Turin, raid Bruxelles-Ostende et championnat du cheval d'armes, ont démontré une fois de plus l'excellence de notre enseignement équestre. C'est à l'École de cavalerie de Saumur, reconnue, même par l'étranger, comme la première du monde, que se forment ces brillants cavaliers et ces savants écuyers que nous applaudissons dans les concours, dans les carrousels et dans les militarys.

On peut dire que l'enseignement équestre donné à Saumur, laissant à part les exercices militaires, les cours d'hippologie, d'hippiatrie, etc., se divise en deux parties : l'équitation du plein air et l'équitation du manège. Des esprits grincheux n'ont voulu voir dans les courses d'obstacles qu'un « sport illégitime », et même inutile. Je n'ai jamais très bien compris ce qualificatif d'*illégitime* appliqué au steeple-chase. Ne voyons-nous pas tous les jours les meilleures de nos écuries de plat mettre des chevaux en ligne dans les courses d'obstacles. MM. J. de Brémond, Caillault, Marghiloman, Veil-Picard, baron Roger, comte de Clermont-Tonnerre, Gaston Dreyfus, prince Murat, Wysocki, etc., font courir aussi bien à Auteuil qu'au Bois de Boulogne et à Chantilly, et nos propriétaires d'écuries exclusivement d'obstacles, comme MM. Liénart, G. Ledat, Archdeacon, ne manquent pas d'acheter très cher des poulains, pour les faire courir en obstacles. C'est que le steeple-chase a un but qu'il ne faudrait pas oublier, celui d'encourager l'élève des hunters et des chevaux de cavalerie. Il y a des étalons qui

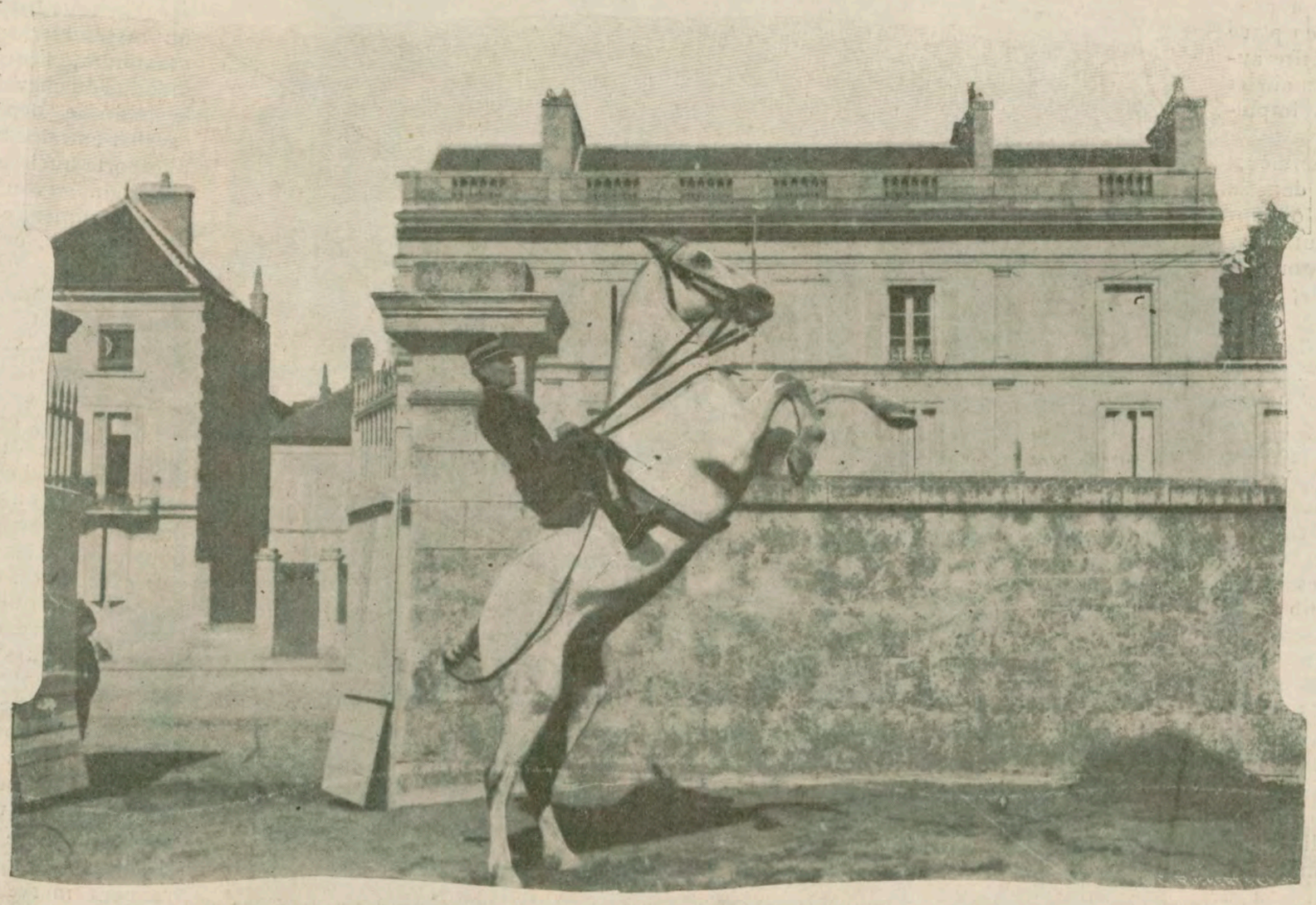
Le saut du mur au Breil.



Le saut de la barre.

La barre tombe.

donnent mieux que d'autres des chevaux aptes au saut, et il est certain qu'il y a une transmission héréditaire de certaines qualités. Si le steeple-chase n'avait aucune utilité, et était réellement un « sport illégitime », il ne serait pas pratiqué à Saumur comme il l'est ; chaque saison, en effet, il y a plusieurs réunions uniquement réservées aux chevaux de l'École de Saumur et à ceux inscrits sur les contrôles des régiments. Non seulement le saut, mais le steeple et la course au clocher font partie des programmes, et j'ajouterai que la plupart des chevaux en service à Saumur proviennent d'achats faits dans les écuries de courses par les commissions de remonte. Tous les obstacles de nos champs de courses, depuis la simple haie jusqu'au brook et au bull finsh, figurent sur les terrains d'entraînement et de travail de l'Ecole. On dresse au saut, non seulement les chevaux, mais les cavaliers, car le service de la cavalerie, aussi bien aujourd'hui qu'autrefois, exige que hommes et bêtes soient aptes à manœuvrer dans tous les terrains et à franchir tous les obstacles ; si, en service en campagne ou dans une guerre réelle, on ne rencontre pas un brook comme celui d'Auteuil, on rencontre parfois des obstacles plus difficiles bien que naturels. Les instantanés que nous donnons de certains sauts montrent bien que les rivières de Saumur sont plus dures même que celles de nos champs de courses.



Sauteur en liberté. Courbette.

Le travail de manège, à Saumur, bien que très fatigant, est un délassement pour les écuyers qui aiment réellement le cheval. Comme les officiers qui vont faire un cours d'instruction ou qui sont nommés écuyers de manège sont choisis parmi une liste toujours trop longue de postulants, on peut dire que tous ceux qui appartiennent au cadre de l'École, comme ceux qui viennent compléter leur instruction équestre par une année de cours, sont de vrais fervents du cheval. Dire que tous se valent serait exagéré : car j'ai vu dans des concours hippiques des anciens saumuriens qui ne semblaient guère avoir profité. De tout temps, les réellement bons écuyers ont été rares : s'ils sont moins connus qu'à la belle époque de la célèbre École de Versailles, c'est que la plupart ne se produisent qu'à Saumur dans les carrousels, ou dans certaines fêtes régimentaires ; mais, depuis le sire de Grison jusqu'à Baucher, en passant par Pluvinel, la Guérinière, de Lubersac, de Neuilly, de Nestier, d'Auvergne, de Bois-d'Effre, d'Abzac et d'Aure, l'équitation n'a fait que progresser, mais elle s'est un peu renfermée dans notre École de Saumur, et les très bons écuyers manquent dans le civil ; même dans les cirques, c'est à peine si l'on peut citer actuellement deux ou trois noms ; encore ces écuyers sont-ils d'un certain âge. En dehors de Saumur, on ne pratique réellement l'équitation savante qu'à la Société de l'Étrier, présidée par le comte Maurice de Cossé-Brissac ; dans les manèges, même dans les meilleurs, on se contente, en fait d'équitation savante, du pas espagnol, des appuyers aux diverses allures, des changements de pied du tac au tac, du passage et du piaffer. Mais il est une multitude d'airs de manège à peu près ignorés de la plupart de nos cavaliers. On se renferme un peu trop dans la définition de l'équitation qu'a donnée le comte d'Aure : « L'équitation, a dit le célèbre écuyer, est l'art de soumettre un cheval à l'obéissance et de l'approprier à nos besoins en développant les qualités qui lui sont propres. »

Que nos lecteurs ne s'attendent pas à me voir discuter les principes et la théorie du dressage des chevaux à l'équitation savante ; du reste, en matière d'équitation savante, des conseils sont assez difficiles, en tous les cas très arides, à donner la plume à la main. L'écuyer se rend compte de ce qu'il fait et peut enseigner sa méthode ; l'écrivain ne peut qu'indiquer la méthode générale, l'exécution doit être laissée libre ; c'étaient du moins les principes des maîtres avec lesquels j'ai travaillé, tant dans le civil que lors de mon passage dans l'armée, l'équitation savante.

Avant tout, il faut obtenir de son cheval le *rassembler*. Le rassembler, ce mot si simple en lui-même, nous a valu des discussions — qui n'ont jamais abouti à une entente — entre les partisans de d'Aure, ceux de Baucher, ceux de Fillis ; des volumes énormes ont été écrits sur le rassembler, qui est la

base obligée de tout travail de haute école.

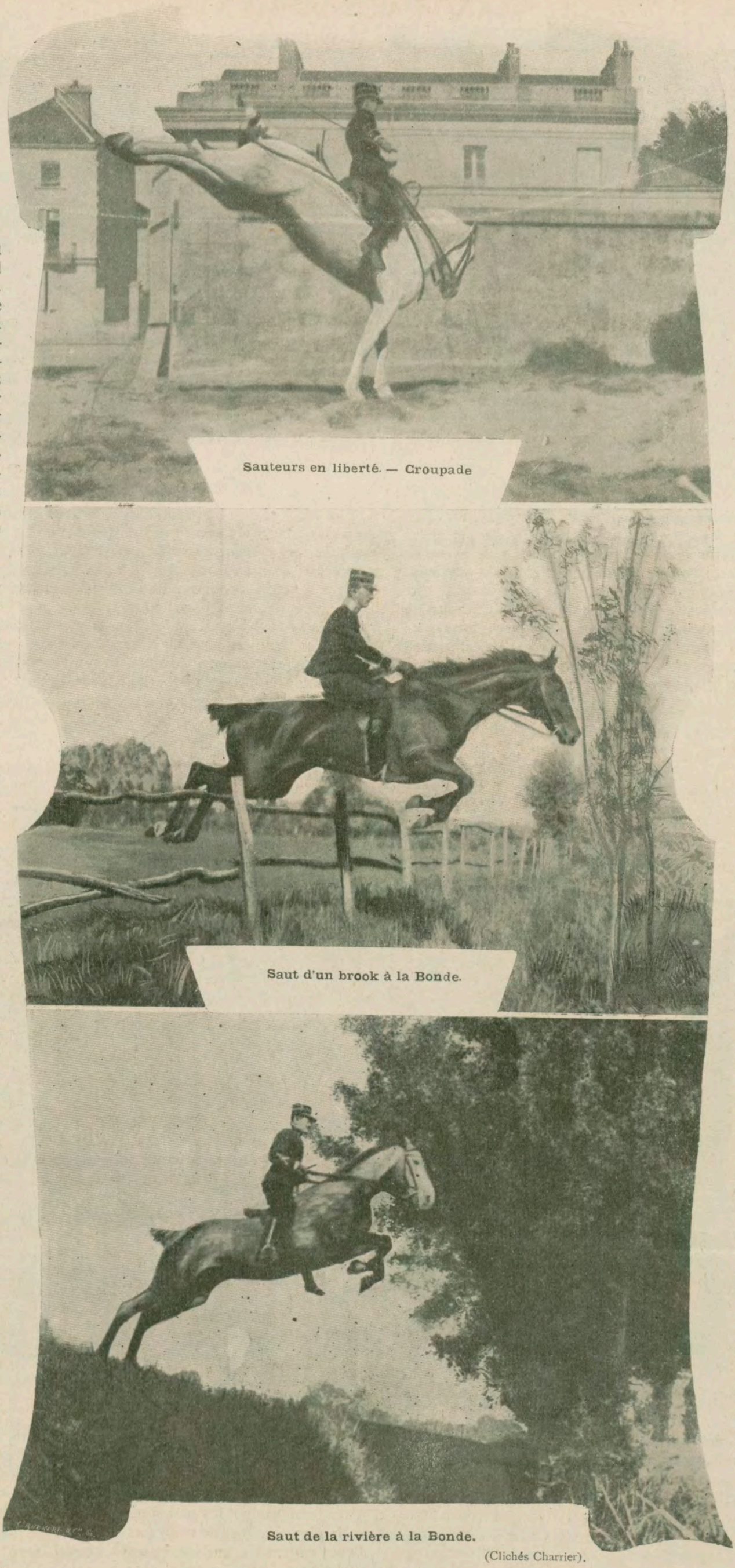
Qu'est-ce donc que le rassembler ? C'est une action en place, obtenue au moyen des jambes et des rênes, action à laquelle les quatre extrémités participent également, mais à des degrés un peu différents selon l'équilibre exigé ; enfin, cet équilibre, quel qu'il soit, ne doit provoquer aucune résistance, et doit toujours laisser le cheval disposé à se porter en avant. C'est en somme un équilibre artificiel destiné à rendre à la fois brillants et faciles à exécuter les différents airs de manège. Mais il y a des degrés dans le rassembler : le piaffer, par exemple, exige un rassembler complet et en place ; le passage, un rassembler moins complet, puisque l'action des extenseurs doit dominer dans une certaine mesure celle des fléchisseurs ; il en est de même du galop ralenti.

Pour obtenir le rassembler, quel qu'il soit, c'est une question de méthode et de suite dans le travail : il faut arriver, par des oppositions alternées des mains et des jambes, à ce que, le cheval étant au pas, son allure gagne en élévation ce qu'elle perd en impulsion ; puis faire que, peu à peu, la cadence se produise en place et sans que l'animal offre aucune résistance à la main et perde ses dispositions impulsives.

Un cheval bien rassemblé est en même temps réglé dans sa cadence, et l'on peut obtenir de lui ce que l'on veut : il se pliera sans difficulté à tous les airs de manège : capriole, terre-à-terre, mezair, pesade, courbette, pirouette, galopade, croupade, ballotade, etc.

Il faut, en matière d'équitation, se pénétrer de ce principe que le grand art, qui ne s'apprend nulle part, est d'appliquer à chaque sujet les aides qui lui conviennent.

Entre le rassembler et la mise en main, il y a une très légère différence, car le rassembler est une mise en main complète, parfaite, si j'ose ainsi m'exprimer. Pour la mise en main, l'écuyer a à sa disposition deux moyens d'action : les jambes qui, avec les éperons et la cravache, servent à porter en avant, et les rênes qui commandent au filet, instrument de direction, et au mors. « Comment, se demande Fillis, arrive-t-on à perfectionner la mise en main au point d'obtenir cet idéal d'équilibre ? Si l'on a bien compris le jeu de la mise en main, et l'allée et venue des forces des jambes aux mains et des mains aux jambes, la main laisse passer la quantité d'impulsion nécessaire au progrès de la masse en avant, et ne rejette vers l'arrière-main que la quantité d'impulsion nécessaire au maintien de l'équilibre. Cela s'obtient par le jeu délicat des doigts, par un doigté incessant, comparable au doigté du piano pour la finesse et la rapidité... La main doit sentir les idées du cheval... »



Sauteurs en liberté. — Croupade

Saut d'un brook à la Bonde.

Saut de la rivière à la Bonde.

(Clichés Charrier).

Le passage est un des exercices les plus fréquents de haute école, et en même temps un des plus gracieux ; c'est une marche cadencée dans laquelle les pieds du cheval se lèvent à chaque pas, moins haut que dans le pas espagnol, et les jambes de devant ne s'étendent pas. Supposons un cheval au pas, bien rassemblé, le cavalier l'incite à prendre le trot en le poussant avec les jambes, mais en même temps il le retient au moyen des rênes et l'empêche de s'étendre ; le cheval, gêné dans l'action naturelle, gagne alors en hauteur ce qu'il perd en allongement.

De plus, en l'actionnant un peu, et régulièrement, avec les jambes et, s'il le faut, l'éperon, on lui fait marquer la cadence. Du passage dérive le piaffer, sorte de passage très serré ou sur place, et du piaffer le passage en arrière. « Pour cet air de haute école, dit Fillis, j'augmente la puissance des jambes, j'exige plus de rassembler, sans tirer en arrière, et je porte mon assiette plus au fond de la selle en m'y appuyant fortement après chaque battue. Par suite du rassembler porté à son maximum, l'équilibre et la mobilité du cheval sont tels que le moindre déplacement du cavalier entraîne le cheval dans n'importe quel sens. »

Certains airs ou mouvements ne se pratiquent pour ainsi dire qu'à Saumur, car notre école de cavalerie, seule en France et même au monde, possède une aussi complète collection de chevaux dits « sauteurs ». Ces mouvements ou airs sont la capriole et la croupade. Cette croupade, très originale, n'est qu'une ruade du cheval, au rassembler ; elle est l'opposé de la cabrade ou renversement du cheval en arrière que pratiquent dans les cirques certaines écuyères, exercice très dangereux et qui a causé déjà la mort de plusieurs écuyères.

Les « sauteurs » de Saumur sont également d'excellents, mais difficiles chevaux d'école ; et, lors de l'Exposition universelle de 1900, les Parisiens ont pu voir cette si belle reprise de manège exécutée par les écuyers du cadre montant des sauteurs. Ce spectacle était vraiment merveilleux par sa régularité et le fini de son exécution ; au carrousel de Saumur, le cadre monte aussi les « sauteurs » en reprise d'école.

Aujourd'hui, on ne voit plus guère d'écuyères de haute école ; le numéro ne *porte* plus, en France du moins, car à l'étranger, en Belgique, en Autriche, en Italie, en Allemagne surtout, les amateurs de belle et bonne équitation sont plus nombreux que chez nous où le music-hall a envahi le cirque. Paul Mégnin.

Vega. Kirchhoffer.

La première rencontre : Kirchhoffer et Vega.

Le maître-français ouvre la ligne pour inviter son adversaire à faire une attaque directe.

Kirchhoffer. Vega.

La deuxième reprise.

Kirchhoffer marche en se découvrant pour se faire attaquer dessus.

Le double Duel de Maîtres

Nous avons donné, dès qu'il fut question du duel entre Mérignac et Kirchhoffer d'une part, et les professeurs italiens Vega et Pessina, de l'autre, les portraits des quatre professeurs. Nous avons à ce moment raconté les origines du duel, en commençant par le défi courtois lancé par nos deux champions, puis en publiant les lettres injurieuses adressées par les maîtres italiens. Nous avons dit quels changements survinrent dans le choix des témoins, et nous en sommes restés au moment où Georges Breittmayer et Armand Lusciez prenaient le rapide de Naples.

✠ ☾ ✠

Là, les pourparlers avec les témoins italiens furent des plus difficiles. Les Italiens ne voulaient pas accepter les conditions très rigoureuses exigées par nos maîtres ; notamment, ils demandaient la suppression des corps à corps, que Mérignac et Kirchhoffer avaient désiré être permis. Et cependant, le corps à corps rentre tout à fait dans la méthode italienne. Les pourparlers furent même complètement rompus, et ce n'est que sur une dépêche de Mérignac et Kirchhoffer, enjoignant à leurs témoins d'en passer par où voudraient les Italiens, que les procès-verbaux d'avant rencontre furent rédigés

Mais alors, le gouvernement italien intervint, et déclara qu'il s'opposerait à ce que le duel ait lieu sur terre italienne. Force fut donc aux témoins de gagner la frontière française N'aurait-il pas été plus simple de s'y rendre tout de suite, et d'éviter un si long échange de lettres et de télégrammes ? Mais passons! A Nice, M. Albert Gautier, le très distingué sportsman, se mit à leur disposition. On eut vite fait de trouver un emplacement propice pour les deux rencontres.

Mais, là encore, la police veillait. Les maîtres français, les maîtres italiens, leurs témoins, annoncèrent hautement qu'ils allaient aller se battre à Monte-Carlo

Les témoins et les docteurs examinent la blessure de Vega.

Et, en effet, ils partirent pour la principauté, où ils descendirent dans un hôtel. Les agents, les voyant couchés, se crurent en droit d'en faire autant. C'était bien ce qu'attendaient nos duellistes, qui, sur le coup de 2 heures du matin, remontèrent en automobile et regagnèrent Nice, où ils se rendirent immédiatement à la villa du comte Rohosiusky, route de France. Arrivée aux lanternes. Coucher. Sommeil.

Huit heures dix. — Les préliminaires des rencontres sont terminés ; les tirages au sort ont été faits. Kirchhoffer et Vega sont en présence. Comme Kirchhoffer est gaucher, les deux premiers témoins se placent du même côté, celui recherché dans les assauts où l'on voit les deux poitrines. C'est Georges Breittmayer qui dirige le combat avec son autorité et sa compétence habituelles. Vega est plus grand que Kirchhoffer, de beaucoup ; cela n'a rien d'extraordinaire. Il a des lunettes, les cheveux longs, pas de barbe, et tient la pointe en ligne, le bras tendu. Kirchhoffer s'avance sans donner de fer et procédant par battements successifs en quarte et en sixte. Des phrases d'armes, qu'on aurait applaudies en assaut, s'échangent. Des épées sont faussées. Vega est blessé au bout de trois minutes, mais sans gravité. On continue après discussion. Vega commence à pousser les cris habituels à son école. Kirchhoffer n'en a cure et résiste aux battements. Vega éprouve alors le besoin d'essuyer ses lunettes. On le lui permet. Cela n'empêche pas Kirchhoffer, quelques instants après, de parer quarte et d'atteindre, par une riposte droite merveilleuse, la poitrine du maître italien à la hauteur de l'épaule droite. Le mot à retenir est de Vega, quand on voulut le panser : «On soigne les blessures, ceci n'est pas une blessure. »

Neuf heures. — Deuxième duel. — Lucien Mérignac et Pessina. Ce dernier est petit, mince, âgé; il a les yeux caves, la figure maigre, ossu
barbe grisonnante. Lucien prend sa garde bien connue, comme en salle. Pessina se remue et, après un très vif engagement, évite à temps une terrible riposte. Changement de maillot, celui de Mérignac étant plus épais que celui de son adversaire. Deuxième reprise. Pessina reçoit un coup d'épée en pleine poitrine ; fort heureusement, la pointe s'arrête sur une côte, la septième. On arrête le combat et l'on se prépare à rédiger les procès-verbaux. A ce moment, les carabiniers — je veux dire le commissaire et les gendarmes — apparaissent et signifient aux Italiens un arrêté d'expulsion.

A midi quarante-cinq, ceux-ci reprenaient tous le train pour l'Italie et criaient en partant « Vive la France ! ». A 3 heures, Breittmayer repartait pour Paris et, à 7 heures, les maîtres français et leur second témoin étaient reçus à dîner par le propriétaire de la villa où s'étaient passés les duels.

(Clichés comte Kamarowski). LOUIS PERRÉE.

Mérignac. Pessina.

La deuxième rencontre : Mérignac et Pessina.

Avant le premier engagement : les deux adversaires sont en présence.

Le maître italien en mauvaise posture

Mérignac riposte en se fendant sur la retraite de Pessina.

Le Hockey sur Glace

Voilà un sport dont nous avons rarement l'occasion de parler. Les hivers peu nombreux où l'on peut patiner, en France, ne sont pas assez longs pour qu'on puisse se perfectionner dans un jeu qui demande autant de science et de souplesse. Il fut joué autrefois, avec un certain succès, à l'établissement du Pôle Nord, aujourd'hui disparu, peut-être le verrons-nous revenir sur quelque patinoire artificielle. Il mérite mieux qu'un coup d'œil en passant.

Méline et Malaret engageant le palet.

Le jeu de hockey sur glace est de ceux qu'en France on ne cultive ou l'on ne peut assez cultiver, les hivers bizarres que nous subissons depuis quelques années ne s'y prêtant pas suffisamment. En Suisse, en Angleterre et en Amérique, ce jeu est en grand honneur; mais, faute de combattants, non... je veux dire faute de patineurs, nous n'avons que peu de sportsmen pratiquant ce sport et, autour de Paris, je ne vois guère que Versailles où ce sport soit pratiqué chaque hiver; nous verrons tout à l'heure pourquoi.

Bref, les règles du hockey en Amérique sont quelque peu rudes, et s'accommoderaient mal avec notre tempérament français. Aussi, de même que le football-rugby, a-t-on dû modifier et créer des règles toutes spéciales pour la France.

En résumé, le jeu de hockey sur glace consiste en ceci : il faut, pour l'équipe A, tâcher de mener le palet entre les deux poteaux du camp adverse défendu par l'équipe B ; ce, au moyen d'une crosse plate semblable à celle du hockey sur terre. On songe aux vitesses foudroyantes des joueurs courant sur la glace après le palet ou le conduisant, à ces brusques arrêts, à ces virages acrobatiques ; tout cela vous emballe, la fièvre et l'acharnement des joueurs vous gagnent; on suit anxieusement les moindres détails, les passes savantes, les démarrages furieux du joueur qui, saisissant une occasion, file à toute vitesse vers le camp opposé.

Un match d'entraînement au lac Daumesnil.
A qui le palet ?

Aussi, combien devons-nous regretter le dégel qui, l'autre dimanche, nous privât d'un si beau spectacle, en nous empêchant d'assister au match international qui devait se disputer sur le lac d'Enghien, devant la splendide terrasse du Casino, car, disons-le de suite, tout était admirablement préparé, et cela grâce au dévouement et au zèle infatigable du capitaine de l'équipe française, j'ai nommé Henri Dickard, le promoteur de ce nouveau sport ou, plutôt, le rénovateur.

Ce nom ne vous dit rien? Henri Couturier, *alias* Dickard, n'est autre que le capitaine de l'équipe versaillaise qui, depuis douze à quinze ans, joue sur le grand canal du parc du Roi Soleil. C'est le sportsman dans toute l'acception du mot. A pratiqué tous les sports. Ancien champion cycliste, il a débuté le même jour que son ami Lesna au vélodrome de Thun (Suisse), le 27 juillet 1890, et fut l'un de ceux qui aidèrent Jacquelin lorsqu'il fit ses premiers pas sur la glace au Pôle Nord, rue de Clichy. Durant son service militaire, en Normandie, il fut le coéquipier de Denesle. Au physique, un grand et fort gaillard d'allure très sympathique.

A la suite de la dissolution forcée du Hockey-Club, qui joua au Pôle Nord et au Palais de Glace et dont il faisait partie, il se contenta chaque hiver de faire jouer ses équipes versaillaises ; mais, cette année, il voulut faire plus grand et conquérir Paris à ce sport; ne ménageant ni son temps ni ses peines, il profita d'une foule d'observations et de sa vieille expérience en la matière, pour établir les règles ci-dessous ; il s'occupa de former une équipe solide et digne de représenter les couleurs françaises dans les matches internationaux. Il s'aboucha avec le Club des Patineurs de Paris, en obtint un large appui ; parvint à réussir une fusion qui bientôt sera chose faite entre les membres disséminés de l'ex-Hockey-Club sur glace et le Club des Patineurs de Paris, amenant ainsi audit club une superbe équipe qui compte des joueurs comme Morel, Blondel, coureurs émérites et merveilleux, Méline, Rischmann, Malaret, patineurs excellents et jouant avec un cœur admirable, et quelques-uns encore dont les noms m'échappent, équipe complétée par le capitaine : Dickart, l'âme de l'équipe, l'homme qui bondit sur le palet, tel le tigre, ne paraissant guère songer qu'il n'a pour le soutenir que deux frêles lames d'acier. Tel est le beau team que le dégel nous a privé de voir aux prises l'autre dimanche contre l'équipe envoyée d'Angleterre.

Souhaitons, puisque nous sommes en plein hiver, saison des frimas, que la gelée revienne pour nous procurer cette joie si rare d'un match de hockey sur glace. Nous sommes bien sûrs, l'occasion d'en voir étant des plus rares, que ce jour-là on refusera du monde aux guichets.

Voici les règles, aussi simples que possible, qui ont été adoptées par le Club des Patineurs de Paris et qui seront présentées pour être reconnues par l'U. S. F. S. A. :

RÈGLES DU JEU

Article premier. — La partie se joue entre quatorze ou dix-huit joueurs, soit sept ou neuf par camp : un gardien de but, trois ou quatre arrières, deux ou trois avants, un « engageur ».

Art. 2. — TERRAIN. — Le terrain de jeu comprend 100 mètres de longueur sur 50 mètres de large ; les lignes parallèles aux lignes de but sont placées à 10 mètres ; le centre à 50 mètres des buts.

Art. 3. — BUTS. — Les buts ont 2 mètres d'écartement ; les « cercles de but » ont 2 mètres de demi-diamètre en prenant comme centre le milieu entre les deux poteaux.

Art. 4. — OBJETS. — On joue au moyen d'une crosse plate et d'un palet carré en caoutchouc, garni de clous à tête ronde.

Art. 5. — ENGAGEMENT. — L'engagement se fait en frappant alternativement trois fois sur le sol et trois fois sur la crosse de l'adversaire, puis on frappe le palet.

Art. 6. — JEU. — La partie se joue ainsi qu'il suit :

Première partie de trente minutes, mi-temps de dix minutes ;

Et deuxième partie de trente minutes.

Art. 7. — GAIN D'UN BUT. — Un but est fait lorsque la balle est passée par l'adversaire entre les deux poteaux. — Chaque but compte 5 points.

Art. 8. — Il est interdit :

1° De charger ou de saisir l'adversaire ;

2° D'arrêter un adversaire avec la crosse ;

3° De toucher le palet en levant la crosse ;

4° De donner un coup de volée sur le palet ;

5° De prendre part au jeu n'ayant pas la crosse en main ;

6° D'accrocher les patins ou la crosse de l'adversaire ;

7° De jouer avec brutalité ou de bousculer l'adversaire ;

8° De charger le gardien du but, le palet devant être lancé la première fois en dehors du cercle de but.

Il est permis d'arrêter la balle avec les pieds.

Art. 9. — TOUCHE. — On est en touche lorsque le palet atteint les lignes de côté. Dans ce cas, les joueurs adverses du camp où l'on se trouve se tiennent à 5 mètres de la ligne de touche ; le palet est remis en jeu par le camp opposé à celui qui a mis en touche.

Henri Dickart, capitaine de l'équipe française, filant avec le palet.

LE HOCKEY SUR LA GLACE

Voilà un très joli jeu qui est très pratiqué en Suisse, en Norvège et au Canada. Il ressemble au hockey joué sur le gazon, avec les passes rapides, les voltes élégantes, les finesses, avec aussi les chutes qu'explique la substitution du lac glacé au terrain gazonné.

Une équipe de hockey s'est formée cette année ; elle devait disputer sur le lac d'Enghien, avec une equipe anglaise, un match que le relèvement de la température a empêché.

Dans les lignes de but, lorsque le palet est en touche, il est remis en jeu par le gardien de but à 3 mètres du poteau du côté où le palet est sorti. Dans ce cas, le camp adverse se tient à 10 mètres et le camp jouant dans les 50 mètres au plus.

ART. 10. — COUP FRANC. — Un coup franc peut être accordé par l'arbitre dans tous les cas indiqués à l'article 8 et aussi lorsque le gardien du but attaqué de près viendrait à lancer le palet en touche de but en donnant un coup droit vers la ligne de but.

ART. 11. — ARBITRE. — Un arbitre est nommé et ses décisions sont sans appel.

Un joueur ayant une conduite violente peut être renvoyé du jeu par l'arbitre après un premier avertissement et ne pourra être remplacé dans son équipe. Il est interdit aux joueurs autres que les capitaines, sous peine d'exclusion après deux avertissements, de discuter les interprétations de l'arbitre.

Si la balle touche l'arbitre, elle est remise en jeu par un engagement à l'endroit où il a été touché.

Disons, pour terminer, que l'actif comité du Club des patineurs, trop heureux de posséder une semblable équipe de hockey, n'a pas l'intention de la laisser s'engourdir dans l'inaction. M. Henri Dickard a fait audit Comité une proposition qui aurait, paraît-il, de grandes chances de se réaliser, des pourparlers étant engagés à ce sujet. Il s'agirait de la création d'une patinoire, soit dans l'un de nos vélodromes parisiens, soit à un autre endroit, mais près, très près de Paris, avec 10 centimètres d'eau seulement. On ne serait plus alors obligé d'attendre quatre à cinq jours pour patiner; à la première gelée, les matches internationaux pourraient être joués, et il est certain que, près des braseros, nombreux seraient les spectateurs et spectatrices. Souhaitons bien vite la bonne gelée et la réalisation de ces beaux espoirs.

Un match en Allemagne.

Les poteaux qu'on aperçoit au premier plan ne servent pas pour le jeu; leur présence s'explique par ce fait que le terrain sert, en dehors des temps de glace, au football-association.

On voit qu'en Allemagne on joue avec une boule.

D'où nous vient le hockey sur glace? L'origine de son nom, pour commencer, a prêté à controverse. Joué depuis de longues années en Angleterre, il s'y appela aussi *shinney*, mot formé de *shin*, « tibia », parce qu'on avait le droit de taper avec la crosse sur les jambes de l'adversaire. Charmant! Quant à *hockey*, issu, croient nos voisins, du polo, ce vocable viendrait de *hook*, « crochet », ou bien de *hookday*, jour de fête où est célébrée l'expulsion des Scandinaves du royaume.

Les buts, hors France, sont plantés à 4 yards l'un de l'autre, et devant le gardien de but est tracé, comme à l'Association, un carré de 12 yards, de l'intérieur duquel le palet doit être shooté.

Le règlement principal consiste dans la disposition des joueurs et leur nombre. L'équipe comprend un gardien de but, deux arrières, deux avants, gauche et droite, deux « attaqueurs » ou faiseurs de but, qui ont seuls le droit de les essayer, sauf le cas de coup franc. Les arrières se trouvent à 12 mètres du gardien de but; le premier avant se place à 40 mètres et le second à 60 mètres; enfin les attaqueurs se trouvent à 20 mètres des buts adverses. Faut-il ajouter que chaque camp surveille son adversaire, les deux équipes formant ainsi un double échelon.

Il est défendu, en Amérique, de lever la crosse au-dessus du genou, tant le jeu est dangereux et violent de l'autre côté de l'Atlantique.

Rien ne diffère d'avec le jeu français en ce qui concerne l'engagement et le coup franc.

A remarquer que la faute commise par l'équipe défendante dans ses 12 mètres ne se punit pas d'un coup franc, mais d'un *engagement simple*.

Deux joueurs seuls y participent, naturellement un de chaque camp, celui ayant fait la faute et un désigné. Le palet ne peut être touché par un autre équipier avant d'être sorti du carré de 12 yards.

Quand le palet sort derrière la ligne de but, c'est un *coup de coin*. S'il a été envoyé par un adversaire, il est remis en jeu par le gardien de but du camp défendant ou un arrière sur la ligne les 12 yards; lui seul a le droit de lever la crosse à la hauteur qui lui plaît. Par contre, si le coup de coin est fait par le camp défendant, tous ses équipiers se tiennent derrière leur ligne de but et les attaquants sur la ligne des 12 mètres, sauf celui qui essaie le coup franc.

Aux États-Unis et en Allemagne, le jeu se compose de quatre mi-temps de quinze minutes chacun, avec arrêts de deux à trois minutes. Le gain d'un but compte un point seulement, ce qui semble assez rationnel.

Le hockey sur glace est un des sports favoris des peuples du Nord.

Certaines équipes le pratiquent chaque jour pendant de longues périodes hivernales. Nous n'en sommes pas encore arrivés là.

F. Fos.

Sur la touche.

Les placages sont plus fréquents encore qu'au rugby et ils sont souvent plus durs.

Le Salon de 1902

Le Salon de l'Automobile vient de fermer ses portes. Dans un numéro spécial, nous avons présenté les expositions des plus importantes maisons d'automobiles, de cycles ou de pneumatiques. Notre collaborateur Georges Prade va maintenant jeter un coup d'œil d'ensemble sur les nouveautés qui ont figuré au Grand Palais, pendant que nos photographes y saisiront quelques coins pittoresques, un peu trop rares, à notre sens, dans l'élégante uniformité des stands.

LE Salon de l'Automobile vient, comme d'ordinaire, de faire courir tout Paris au Grand Palais des Champs-Élysées, et de faire en plein centre une espèce de grande foire de la locomotion, que ses plus ardents et ses plus fervents enthousiastes n'avaient jamais rêvé de voir se dérouler avec un succès pareil.

C'est pourquoi nous pouvons maintenant jeter un coup d'œil d'ensemble sur cette manifestation brillante de nos deux industries, manifestation sans précédent en France même, et à plus forte raison à l'étranger, qui voit de jour en jour se préciser et s'accuser le mouvement qui fait peu à peu de notre pays le centre incontestable et incontesté de la locomotion nouvelle.

Les guides du Salon.

Un exposant, M. Leclercq, directeur de la maison du « Moteur Brutus », relégué dans un coin inaccessible, avait fait spirituellement habiller en guides des Pyrénées quelques gamins qu'il avait chargés de conduire les visiteurs jusqu'à son stand, à travers les dédales des galeries du Grand Palais. Mais, au bout de quelques jours, le commissariat supprima les guides, la seule chose drôle du Salon, comme étant « d'une ironie irrévérencieuse ».

Malgré l'attrait des conférences, ce brave visiteur préfère se chauffer les pieds en lisant son journal.

Pour cette jeune personne — exposante, vendeuse ou dactylographe ? — elle est en train de louer une chaufferette avec laquelle elle se donnera l'illusion de la chaleur.

Quant à cette gracieuse visiteuse, elle se contente de réchauffer au feu du poële ses mains et ses pieds engourdis.

Par 12° au-dessous de zéro.

Il est certain que nous assistons de jour en jour à une évolution toujours croissante de l'esprit public à notre égard.

Je me rappelle à ce sujet les premiers salons installés dans la salle Wagram, dans cette petite salle de la rue du Berri, où la locomotion, d'ailleurs, dansait à l'aise, tandis que les exposants s'efforçaient de remplir les vides à l'aide d'attractions plus ou moins savamment combinées.

En 1896, sur les lieux mêmes où nous voyons aujourd'hui la grande nef du Palais des Champs-Élysées insuffisante pour contenir une seule de ces deux industries, il y avait dans l'ancien Palais de l'Industrie un petit coin, tout petit et presque honteux, qui s'appelait le premier Salon de l'Automobile, et qui disparaissait presque au milieu du flot de bicyclettes et de vélocipèdes dont on avait encombré la grande nef.

Aujourd'hui, les temps sont venus qu'avaient prédit les prophètes de l'époque, ceux qui paraissaient alors des fous et qui sont aujourd'hui les sages, les sages que, pour une fois, la destinée a bien voulu enrichir, car il est rare de trouver une branche de l'activité humaine où les premiers efforts, c'est-à-dire les plus méritoires, aient trouvé une aussi juste et aussi ample rémunération.

C'est d'ailleurs la soudaineté même du succès qui a valu cette anomalie presque évidente à une époque où le capital a, en général, beaucoup plus profité du cerveau que le cerveau n'a bénéficié de la force incontestable que le capital lui amène. Ici, l'alliance a été logique et immanquable parce qu'elle a été instantanée et que les résultats financiers sont venus si vite que ni l'inventeur n'a pu se passer du financier, qui décuplait ses moyens d'action, ni le financier n'a pu se passer un jour de l'inventeur dans une industrie où l'on va si vite que le progrès d'hier est à peine le *statu quo* d'aujourd'hui et sera certainement le pas en arrière de demain.

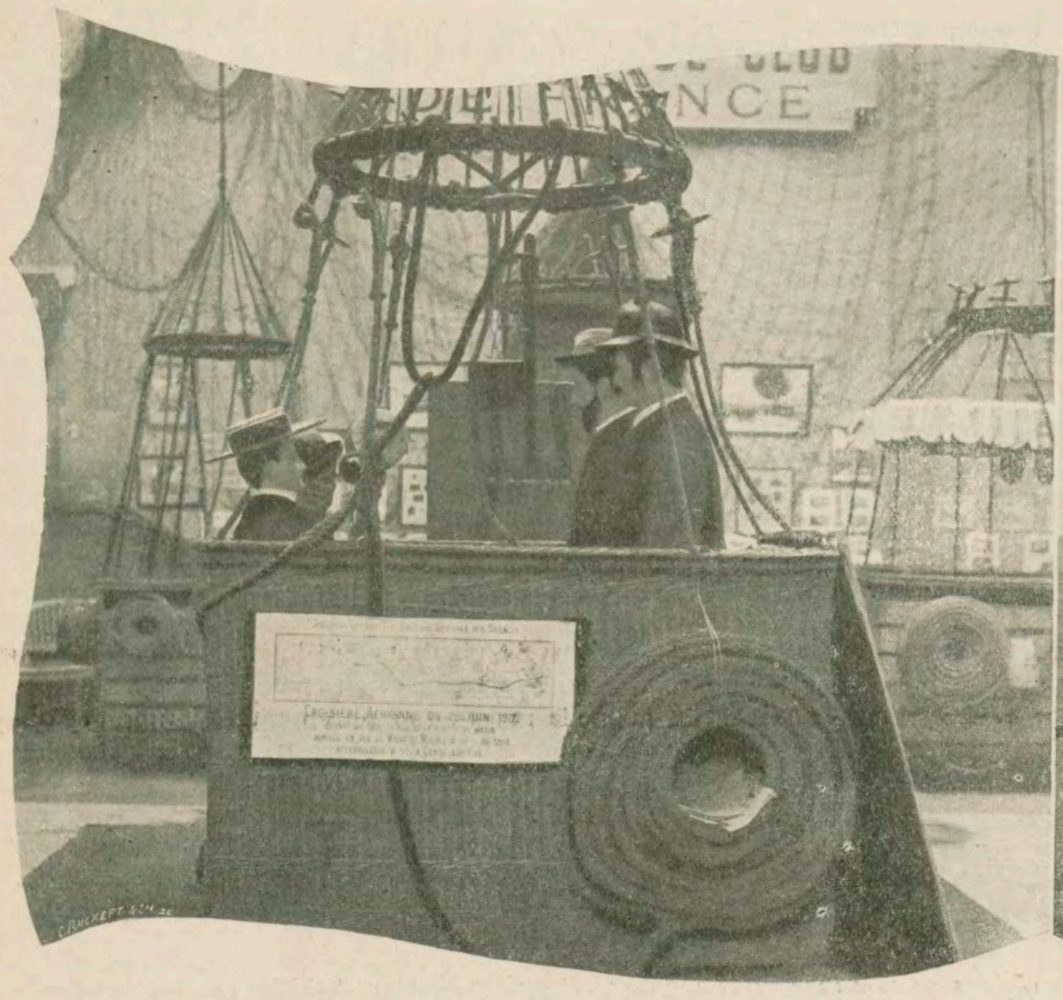
On a marché, en effet, terriblement vite, et certainement, bien que l'automobile à ses débuts se piquât plus de résultats pratiques et d'expériences brutales que de mécanique précise, la mécanique, et même la mécanique purement scientifique, y ont fait chaque année, et cette année plus particulièrement encore, d'énormes progrès.

C'est que, suivant la vieille formule, rien n'est bien que le bien, de même que rien n'est beau que le vrai, et encore, si l'on peut discuter la seconde, il n'est guère possible de mettre en doute l'incontestable valeur de la première. La mécanique est devenue la reine incontestée du monde de l'automobile.

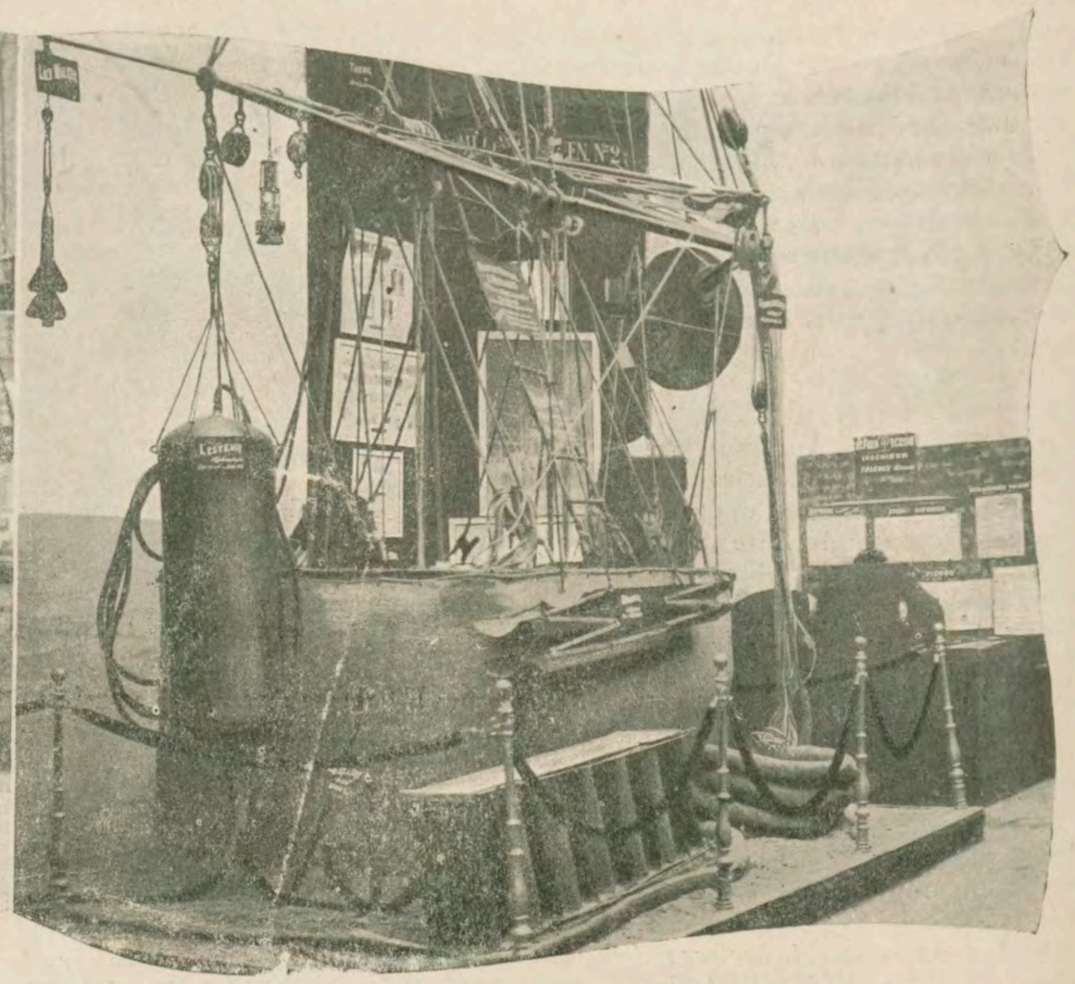
Examinons en effet, même superficiellement, une voiture de jadis, et non pas une voiture quelconque, mais l'une des meilleures que l'on pût voir, l'une de celles qui, aux environs de 1897 ou 1898, faisaient dire à quelques esprits tardigrades, égarés dans cette voie de progrès, que tout était fait et qu'il ne restait plus rien à faire.

Ce qui règne sur toute la ligne, c'est le principe complet d'indépendance, que quelque logicien implacable de la mécanique actuelle appellera, j'en suis certain, le principe d'anarchie.

Examinons le moteur le premier. Ses soupapes montent et descendent à leur volonté suivant le caprice du ressort de rappel. Le carburateur envoie peu ou prou d'essence, suivant que le moteur en demande plus ou moins, et comme le moteur en demande d'autant plus qu'il va plus



La nacelle du ballon de la *Revue générale des Sciences*, qui fit de nombreuses croisières, une entre autres, de Paris au mont Saint-Michel.



La nacelle du *Méditerranéen*, avec les appareils divers utilisés par M. de la Vaulx : déviateurs, flotteurs, etc.

vite, c'est-à-dire qu'il tend plus à aspirer dans le carburateur, il en résulte que, dans une descente par exemple, où le moteur n'a besoin de faire aucune force, le moteur demande d'autant plus d'essence et en consomme d'autant plus qu'il lui en faudrait moins.

L'allumage est réglé à peu près avec la même précision scientifique. Il est d'ailleurs complètement indépendant du moteur, à tel point que le moteur peut s'arrêter sans que l'allumage en souffre et que les brûleurs cessent un instant d'être portés à la plus haute température.

En revanche, il peut y avoir 50 litres d'essence dans le réservoir du moteur, tandis que les brûleurs s'arrêtent faute d'une goutte de liquide utile. Le graisseur, pour ne pas perdre ses petites habitudes d'indépendance qui sont la loi de cette ancienne voiture, fonctionne de son côté exactement comme il lui plaît. Il faut à chaque départ lever ses graisseurs, et à chaque arrivée il faut fermer ces graisseurs. Tout ce que l'on peut lui demander, c'est de fonctionner avec régularité, c'est-à-dire d'envoyer indifféremment et exactement autant d'huile au moteur, qu'il tourne à 1500 tours ou qu'il tourne à 200.

La circulation d'eau s'occupe également de refroidir le moteur au petit bonheur d'une pompe placée à côté d'un volant, c'est-à-dire qu'elle envoie d'autant plus d'eau que la voiture va plus vite, c'est-à-dire que l'eau a moins besoin d'être renouvelée.

Vienne une côte, dans laquelle l'infortuné moteur tirera la langue et s'échauffera parce que la voiture, n'avançant plus, ne refroidira plus l'eau du radiateur, s'il y en a, et vous verrez l'eau n'arriver plus qu'avec difficulté au moment précis où l'on aurait le plus besoin d'elle.

On comprend fort bien comment a été construite la voiture de l'époque. On a mis le moteur sur un châssis et l'on s'est occupé de lui fournir extérieurement tous les soins qui pouvaient lui être nécessaires chaque fois qu'on le voyait en difficulté. Tout est empirique. Le moteur tourne-t-il trop vite? a-t-il un peu d'apoplexie pour prendre trop d'essence? on ne songe pas à la lui retirer; on agit sur lui au moyen d'un régulateur à boules qui, de temps à autre et lorsque le moteur est décidément par trop indocile, vient froidement l'étrangler, non pas à l'endroit où il respire et où il avale, mais à l'endroit où il échappe, c'est-à-dire qu'au lieu de le faire moins manger on se contente de le traiter par une série de vomitifs.

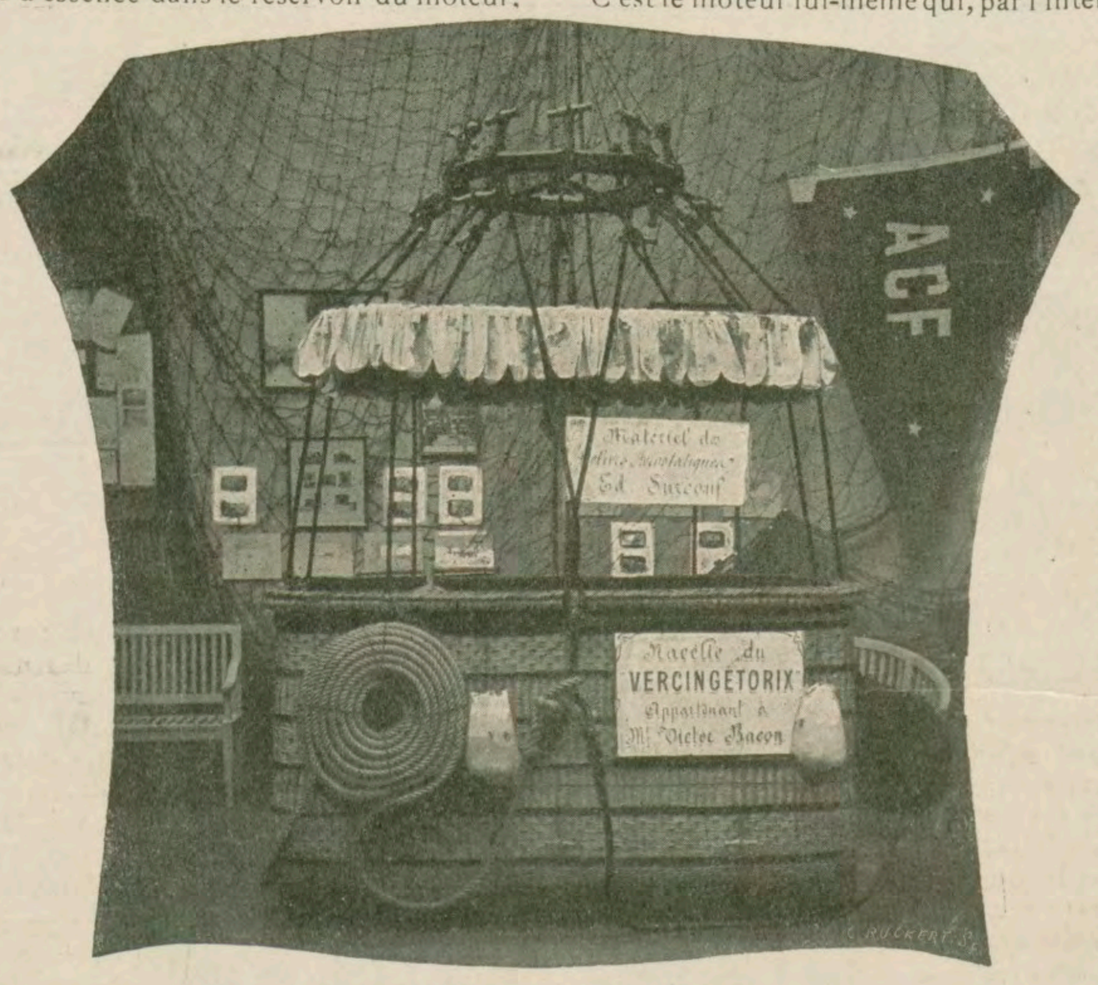
La voiture moderne part d'une conception tout autre. On a créé avec le moteur un centre d'énergie qui doit se suffire à lui-même et lui-même se régler. Le moteur est devenu la source de l'automatisme qui est devenu la loi de la voiture tout entière. C'est lui-même qui, comme une grande personne raisonnable, se soigne et se règle.

Tandis qu'à l'arrière de son arbre vilebrequin il y a toujours le volant qui, par le moyen de l'embrayage, va transmettre la force aux engrenages et la vitesse aux roues, l'avant du moteur s'est soudain transformé, et c'est là que résident toutes les créations nouvelles avec lesquelles on a rendu la tâche du conducteur autrement plus facile et autrement plus simple.

C'est le moteur lui-même qui, par l'intermédiaire d'un arbre à came, soulève ces soupapes au temps voulu et ne laisse plus que leur ouverture à la merci d'un ressort qui, suivant qu'il est chaud, qu'il est froid, travaille dans des conditions tout à fait différentes et avec des résultats tout à fait différents. C'est lui-même qui règle son allumage, soit que, par un arbre à came encore, il vienne, à l'intérieur même de ces cylindres, arracher une palette sur un allumeur et produire une rupture de courant, tandis qu'une roue dentée fait tourner une magnéto ou une dynamo qui produit la source de courant nécessaire ; soit que, empruntant le courant à des accumulateurs, il ne vienne en ouvrir et en fermer la source pour chaque cylindre au moyen d'une came d'allumage qu'il fait tourner lui-même, et, dans ce cas même, bien souvent il recharge les accumulateurs auxquels il a emprunté son énergie, au moyen d'une dynamo, formant ainsi un cycle parfait de dépense et de création dont il est lui-même la source et le moyen.

C'est encore lui qui va commander le graisseur, soit au moyen d'une pompe qui forme une circulation d'huile analogue à la circulation d'eau, soit au moyen de sa pression sur le graisseur, soit au moyen de la pression exercée par sa circulation d'eau. De toutes façons, il règle désormais son graissage par sa vitesse même et, là encore, nous voyons l'automatisme se substituer à l'indépendance des organes.

C'est là le premier point de vue de ce réel progrès mécanique; mais il en est un autre, que nous aurions tort de ne pas mettre également en avant. L'automobile aujourd'hui qui est intimement lié à la science la plus précise et la plus savante, la physique et la chimie ont leur progrès qui concorde intimement avec ceux de la locomotion nouvelle. Chaque pas en avant fait par l'électricité ou par la chimie organique, et tout particulièrement par cette partie de la chimie qui s'occupe de l'analyse moléculaire des

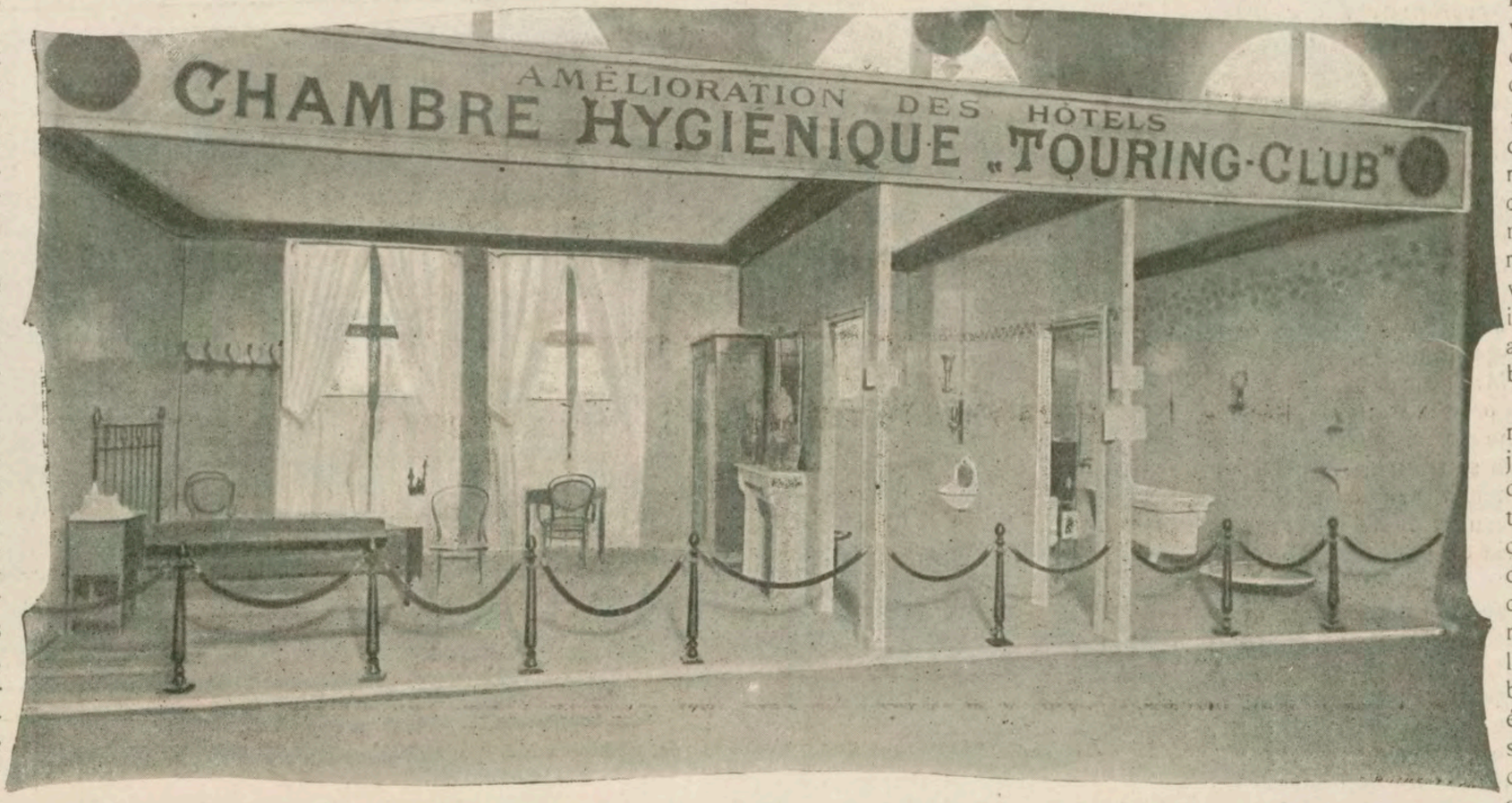


La nacelle du *Vercingétorix*.

métaux, est un pas en avant fait par l'automobile lui-même. Chaque fois qu'un métal nouveau, une de ces innombrables variétés de l'acier ou de l'aluminium voit le jour dans une usine, il trouve tout naturellement son application dans cette construction où la recherche du plus léger et du plus fort a été poussée à son plus haut point.

C'est ainsi qu'une industrie nouvelle est née en France, celle de la fabrication des châssis en acier embouti, chefs-d'œuvre de légèreté et de resistance qui sont la caractéristique de la voiture de cette année. C'est ainsi qu'est née la fabrication des essieux creux, et creux suivant des proportions diverses, suivant qu'en tel ou tel point l'essieu doit porter un effort plus ou moins grand.

On a cherché bien souvent à définir le rôle social de l'automobile. Mais qui pourrait dire que la portée de son rôle industriel est l'influence qu'a eue son développement sur les industries les plus diverses, celles qui paraissaient n'avoir avec lui que les rapports les plus lointains. A cet égard, le progrès de l'automobile, en raison même de la vogue qu'obtient la locomotion nouvelle en France, sera certainement suivi d'une des plus heureuses et des plus complètes évolutions vers le mieux de notre industrie métallurgique tout entière.



La chambre hygiénique du Touring-Club avec son cabinet de toilette et son... buen-retiro également aseptiques

On en rencontre malheureusement bien peu encore dans les hôtels de France !

Il est évident que la science du moteur devient un tant soit peu plus délicate et plus compliquée qu'aux beaux temps de 1896 et 1897, quand il n'y avait que quelques marques en présence.

En revanche, cette formidable armée, qui nous paraissait devoir amener des différences de véhicules essentielles, aboutit finalement à une quasi-uniformité des véhicules exposés sur bien des points.

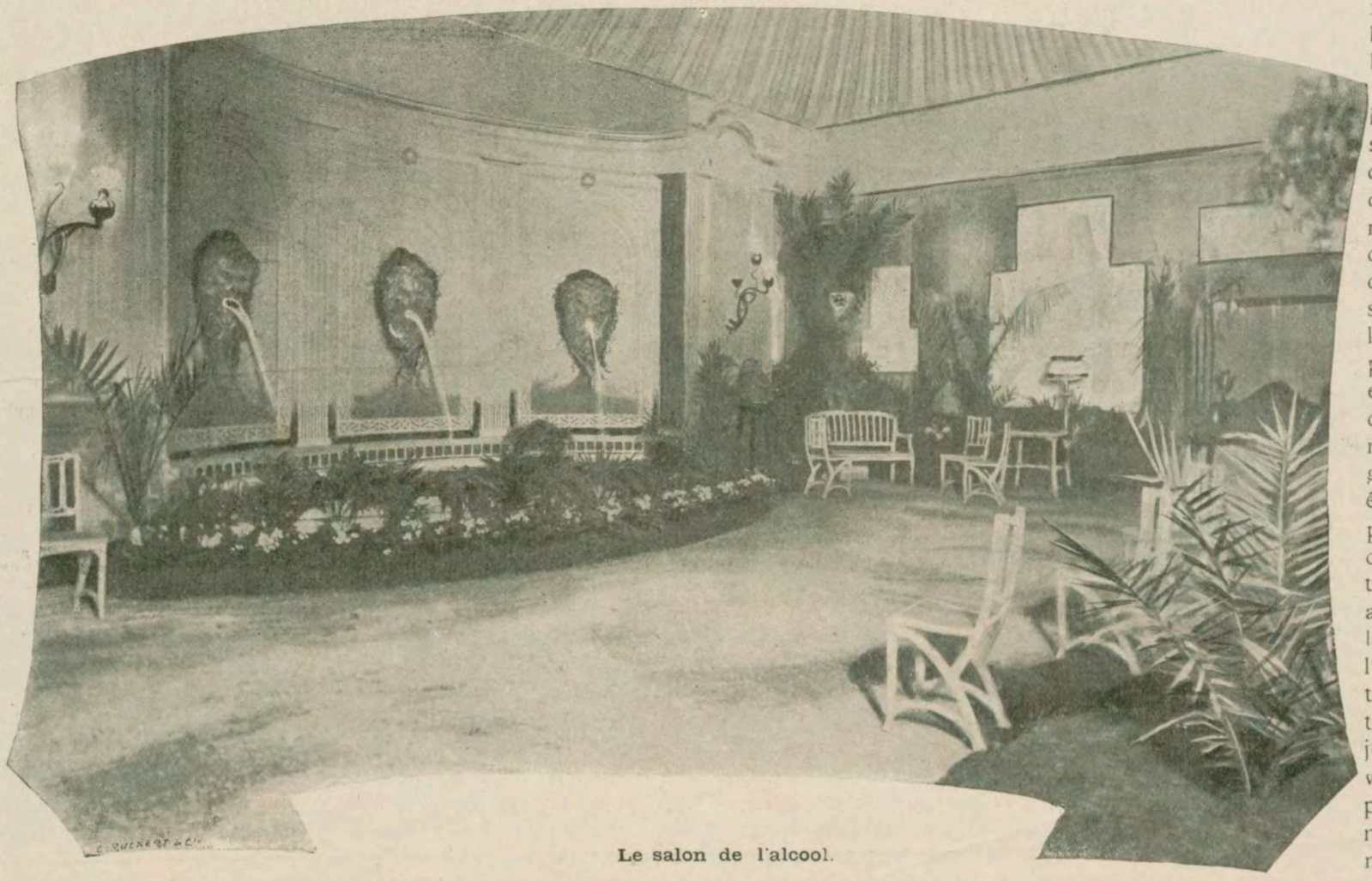
Le premier est le poids. La limitation des véhicules de course à 1 000 kilos a finalement et très vite abouti à une limitation pratique des types du tourisme. La voiturette trop légère et le motocycle se sont faits aussi de plus en plus rares, le public exigeant de plus en plus des carrosseries comportant un certain nombre de places. La voiturette ancienne de 250 kilos, qui eut jadis de beaux jours, a cédé le pas à celle de 400, et huit ou dix des véhicules exposés sont à quatre places et d'un poids allant de 750 à 850 kilos.

On a vu ce phénomène remarquable de marques qui jadis, comme de Dion-Bouton, Darracq, Clément, Renault, avaient un nom qui signifiait petit moteur, en arriver à exposer des véhicules plus forts que Panhard, Mors, Peugeot, pour citer trois champions des poids lourds. Si les moteurs se diversifient, les poids s'unifient, ce qui semble indiquer la formation très nette d'un courant d'idées général et d'un goût général. Ce véhicule est, en général, de 8 à 45 chevaux et de 2 à 4 cylindres et d'un prix qui varie entre 6000 et 12 000 francs. Il est évident que les variations de prix n'ont pas la force seule pour base et que l'on paie la marque, ce qui est, en somme, plus juste qu'on ne le croit généralement, à cause de la revente.

Prétendre le contraire, c'est prétendre que tous les 3 p. 100, les 4 p. 100 et les 5 p. 100 devraient être chacun au même cours. S'il ne s'agissait que de toucher la rente comme d'user de l'automobile, il y aurait bien peu de variations; mais il peut s'agir aussi de s'en débarrasser.

Il ne nous reste plus qu'à jeter un coup d'œil sur la petite sœur cadette, cadette aujourd'hui, bien qu'elle soit l'aînée en date de l'automobile, la bicyclette. Elle évolue avec une sagesse beaucoup plus grande, parce qu'elle a déjà suffisamment évolué, et qu'elle a depuis longtemps passé la période de recherches. Mais il est un point sur lequel son succès colossal est venu se fusionner avec celui de l'autre: c'est dans la construction de la motocyclette, qui est décidément l'engin le plus à la mode et celui auquel il faudra bien, dans quelques années, faire la plus grande place, si l'on ne veut pas qu'il se la fasse de lui-même.

La bicyclette a d'ailleurs emprunté à l'automobile les précieuses leçons que lui avait données la route et qu'elle-même avait reçues déjà, mais qu'elle avait peut-être un peu négligé quand elle était seule. Je veux parler de la démultiplication des changements de vitesses et des freins, qui sont aujourd'hui devenus à la mode sur la bicyclette, bien qu'ils y parussent un peu ridicules autrefois, parce que tout le monde y est aujourd'hui accoutumé, ne fût-ce que par leur emploi dans l'automobile.



Le salon de l'alcool.

Avec ses tentures de soie, ses bronzes, ses fleurs et ses cascades lumineuses, l'exposition de l'aimable M. Famechon était bien, dans ce Grand Palais si bruyant, le seul salon où l'on cause.

Enfin, il serait injuste, après avoir signalé cette tendance au meilleur, de ne pas également signaler celle qui emporte les deux industries sœurs vers le meilleur marché. A ce point de vue, l'une et l'autre marchent de pair, et la démocratisation obligatoire ne peut être ici reprochée, puisqu'on a vu qu'elle est avant tout précédée d'une aristocratisation de la race. C'est dans l'union de ces deux tendances que toute industrie a toujours trouvé, moins vite que les nôtres peut-être, mais non moins sûrement, sa meilleure orientation vers le progrès.

GEORGES PRADE.

Les Propriétaires Américains

Un propriétaire américain, M. Frank Gardner, après avoir fait courir avec succès en Amérique, puis en Angleterre, transporte toute son écurie de courses en France. Il vient, en effet, d'acquérir à Chantilly l'établissement de Flatman junior, dans lequel il va s'installer à partir du 1er janvier prochain. Eug. Leigh, qui fut son entraîneur en Angleterre, aura également la direction de ses chevaux en France.

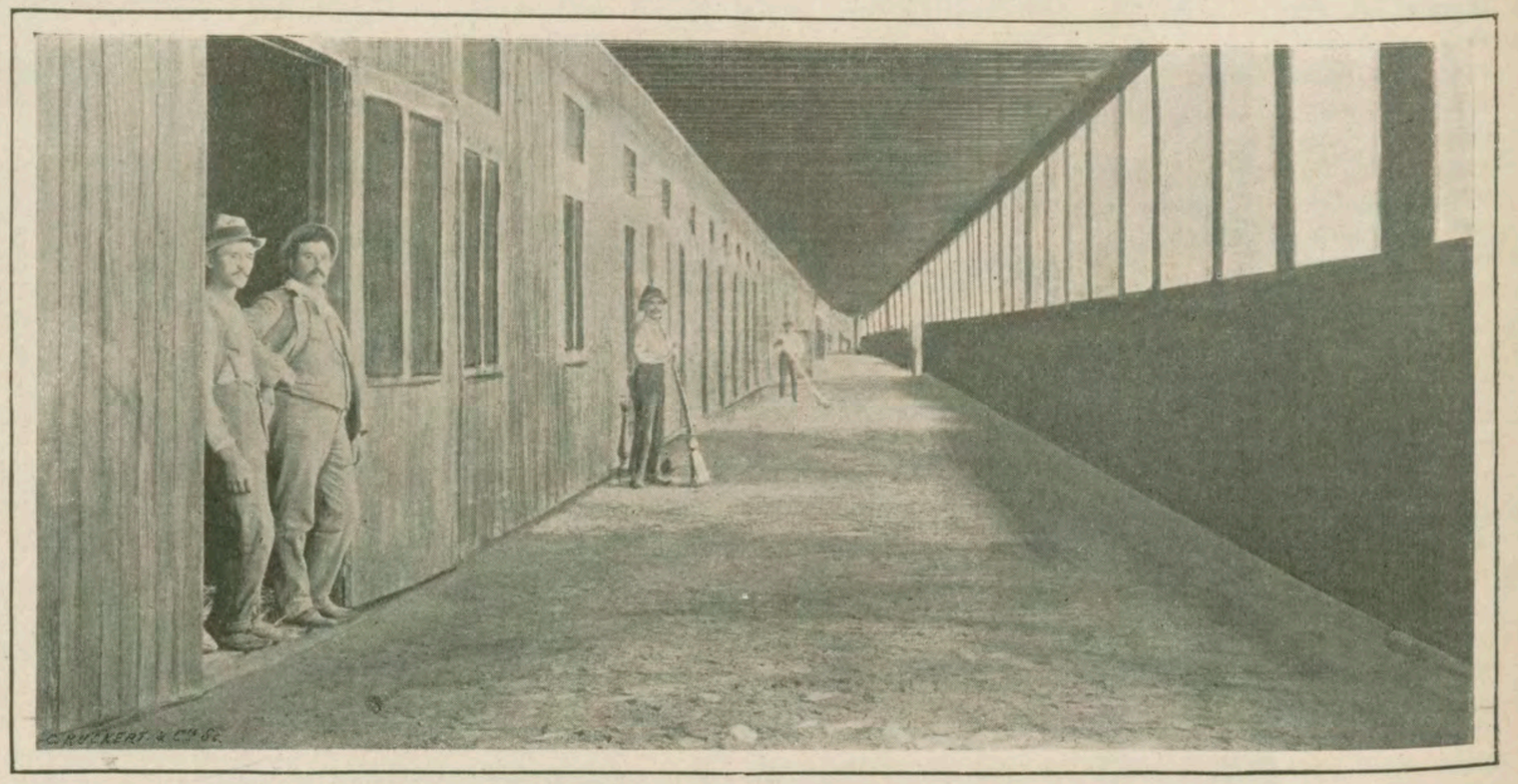
✣ ✣ ✣

Un des plus célèbres et des plus connus parmi les propriétaires américains est M. Whitney; ce sportsman possède, tant en Amérique qu'en Angleterre, des écuries de premier ordre et il ne recule devant aucune dépense pour assurer sur les champs de course le triomphe de ses couleurs. Lorsque, dans une vente, un yearling de grande origine est présenté, M. Whitney monte les enchères à des prix exorbitants. Récemment, un jeune et très célèbre jockey nommé Redfern se trouvait, non point libre d'engagement, mais sans chevaux à monter, par suite de la vente complète de l'écurie de son « patron », le colonel Pepper; M. Whitney n'hésita pas à payer au colonel Pepper une prime de 20 000 dollars pour la cession de l'engagement de Redfern, s'engageant en outre à donner au jeune homme la somme annuelle de 9000 dollars. Il paraît que ce genre d'opérations est assez fréquent en Amérique : un bon lad ou un jockey d'avenir représente là-bas une plus grande valeur qu'un bon poulain.

Verrons-nous un jour s'implanter en France ces mœurs plutôt bizarres, et se débattre de pareils marchés ? Je ne le crois pas, ces marchandages sur le talent d'un homme n'étant point dans le caractère de nos sportsmen.

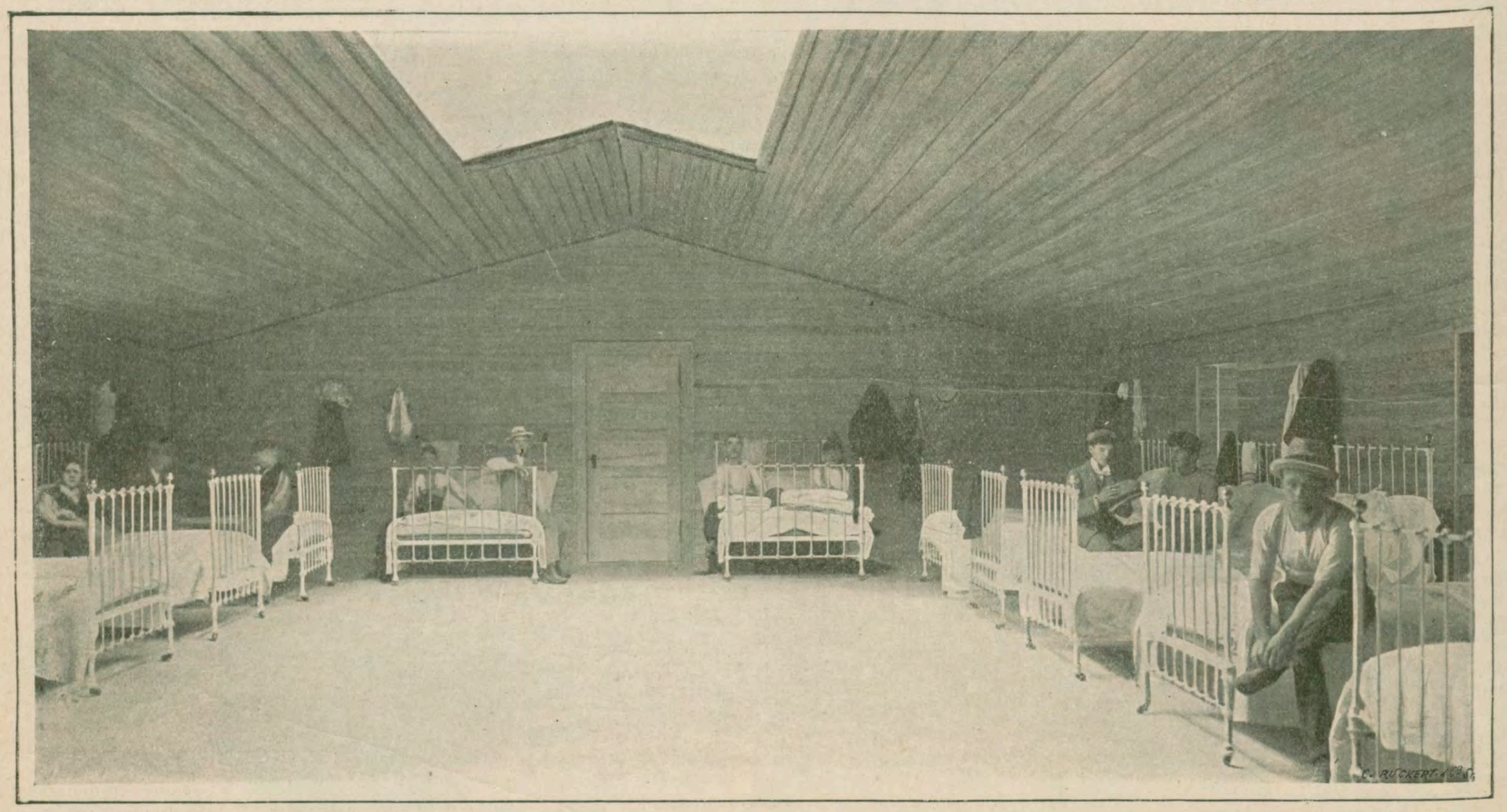
Il est un fait à constater, qui est tout à l'honneur du sport en France et en Angleterre : c'est que, lorsqu'un grand propriétaire d'écurie de courses en Amérique veut faire du sport pur, il vient s'établir soit en Angleterre, soit en France. Le premier qui vint s'installer en France, et ce n'est pas un des moindres, fut M. W.-K. Vanderbilt. Le sportsman milliardaire amena avec lui son personnel d'entraîneurs, de jockeys et de lads; il ne se contenta point d'une écurie d'entraînement, il voulut aussi avoir son haras. M. Gardner le suit, et je ne serais pas étonné de la venue prochaine de M. Whitney.

Nous ne pouvons que nous réjouir de cet exode de grands propriétaires; c'est une confirmation de la légitime considération dont jouit à l'étranger le sport français, et c'est une nouvelle preuve de l'excellence de nos champs de courses comparés à ceux d'Angleterre et d'Amérique. On dira que les Américains introduisent chez nous certaines pratiques en usage chez eux; lesquelles ? La monte américaine ? Mais elle est bonne, à condition de ne point l'exagérer; est-ce que les Stern, les Alex. Carter, les J. Childs n'ont pas pris à la monte américaine ce qu'elle avait de bon ? L'entraînement au chronomètre ? Que signifie-t-il ? Rien. Du reste, même les entraîneurs américains qui sont chez nous depuis deux saisons ne le pratiquent pas, attendu que les conditions de l'entraînement sont très différentes de celles de l'Amérique. Le fameux *doping* ? Il n'y a que cela à craindre; mais ces pratiques auront tôt fait d'être abandonnées par les entraîneurs soucieux des intérêts de leur propriétaire. Le droguage abîme les chevaux, et un propriétaire sérieux comme le sont ceux qui font courir en France, un propriétaire qui voit dans les courses



Les écuries de M. Whitney.

Les boxes sont situés sous une galerie vitrée, de façon à éviter aux chevaux un brusque changement de température à leur sortie.



Le dortoir des apprentis de l'écurie Whitney.

l'intérêt supérieur de l'élevage chevalin, n'admettra jamais qu'un entraîneur ou un jockey fasse absorber à un cheval un médicament quelconque ou le pique à l'éther ou à la cocaïne.

Je ne vois, pour ma part, qu'un danger dans les nouvelles méthodes : c'est l'augmentation trop grande de la vitesse dans les épreuves, et de ceci nul n'est coupable, pas plus les entraîneurs que les jockeys ou les propriétaires. Depuis deux ans, nous assistons à une véritable chasse aux records, et les vitesses fournies dans les épreuves importantes en France ont dépassé tout ce qui avait été fait jusqu'à ce jour. Ainsi, à Maisons-Laffite, Radiola a couvert les 2 000 mètres en 1 m. 58 s., ce qui fait le mille, ou 1609 mètres, en 1 m. 33 s., record pour la France. En 1891, Le Hardy couvrait 1600 mètres, soit à peu près la même distance, en 1 m. 44 s., et je pourrais citer nombre d'exemples en me reportant aux chronométrages des épreuves de cette dernière saison. Peut-on affirmer, comme le faisait un de nos excellents confrères du *Paris-Sport*, que l'amélioration du cheval ne peut aller sans l'amélioration des vitesses qu'il fournit, et que le cheval est aussi susceptible de progrès que l'automobile ou que la bicyclette ? Cela, je ne le crois pas : un cheval n'est pas une machine, et, si l'on augmente trop la vitesse, on le fera au détriment du modèle.

Comment, en effet, produit-on la vitesse ? par la perfection des muscles et des organes de la circulation et de la respiration. Un éleveur, qui est en même temps un écrivain hippique des plus compétents, M. de Gasté, vient de publier une étude très curieuse sur *le Modèle et les Allures*, pour démontrer que les courses au trot et l'augmentation de vitesse cherchée sur nos hippodromes ont *déformé* le trotteur normand. Je ne suivrai pas M. de Gasté dans ses scientifiques calculs qui paraîtraient arides à nos lecteurs ; mais ce qui se produit dans un organisme se peut produire également dans un autre, ce qui est vrai pour le demi-sang l'est également pour le pur sang. La vitesse de 53 s. au kilomètre est très suffisante, et je suis persuadé que la continuité de la production de vitesse épuise rapidement le sujet. Et si le sujet s'épuise, ce sera au détriment de la race et du modèle. En tout il faut un juste milieu.

Comme le dit très justement M. de Gasté, jockeys anglais et jockeys américains ont poursuivi le même but par des moyens différents : « Le jockey anglais roule son cheval, c'est-à-dire suit, en tenant les rênes constamment tendues, le rythme du galop du cheval, et cherche à en allonger la cadence, pour que le cheval projette le plus loin possible sa ligne de gravité et soit entraîné par elle. C'est dans le même but que les jockeys américains ont cette attitude penchée sur l'encolure de leurs chevaux ; ils cherchent — probablement sans s'en douter — à faire sortir le plus en avant possible de la base de sustentation la projection du centre de gravité de leurs chevaux, afin que, l'équilibre étant aussi instable que possible, la chute étant imminente, ces derniers soient davantage sollicités à porter leurs membres en avant. »

M. Whitney.

M. Whitney donnant ses ordres à ses entraîneurs et à ses jockeys.

Endurance, par Right, pouliche de 2 ans pour laquelle M. Whitney a payé £ 35 000 (175 000 francs).

Que cherchent les propriétaires-éleveurs ? l'amélioration de la race et du type ; en exagérant la vitesse, ils iront à l'encontre du but utilitaire des courses. C'est ce qu'il y aurait eu à redouter de la venue en France des propriétaires américains ; mais comme, d'après ce que disent nos confrères d'outre-Atlantique, ces propriétaires se proposent non seulement de faire courir, mais aussi d'élever pour fournir à leur pays étalons et poulinières, nous n'avons rien à craindre et tout à gagner.

Les courses, avec les éléments dont nous disposons, ont pris chez nous une extension très grande depuis quelques années : le nombre des écuries s'est augmenté très sensiblement, de nouvelles couleurs vont briller la saison prochaine sur nos hippodromes, car, si M. Gardner a fait connaître officiellement sa décision, d'autres propriétaires étrangers sont en pourparlers pour l'acquisition ou la location d'établissements d'entraînement à Chantilly et à La Morlaye.

Notre élevage chevalin est très prospère, les étrangers au moins le reconnaissent : dans un rapport récemment présenté à l'empereur d'Allemagne, M. Œtken, conseiller à Eldembourg, dont la compétence technique est indiscutable, rend pleinement hommage à la brillante distinction de notre élevage, situation à laquelle contribuent l'administration des haras, les sociétés de courses, les sociétés hippiques et l'initiative privée.

L'extension prise par les courses est pour beaucoup dans cette florissante situation. Songez donc qu'il ressort du dernier rapport présenté par le directeur des haras au Conseil supérieur des haras, que :

En ce qui concerne les courses, 811 réunions, comportant 14 837 450 fr. de prix et de primes, ont été données en 1901 sur 360 hippodromes.

Il a été couru 4 527 épreuves, se décomposant comme suit :

Courses plates.....	1.539
Courses d'obstacles.....	1.635
Courses au trot.....	1.355

Le gouvernement a contribué à ces courses pour une somme de 648 675 fr., dont 235 400 fr. affectés aux courses plates et 413 275 fr. aux courses au trot.

Les prix de courses se sont élevés à la somme de 14 341 445 fr. et les primes aux éleveurs à 496 005 fr., dont 139 690 fr. en plat, 354 135 fr. en obstacles et 2 500 fr. donnés au trot par l'État.

D'autre part, voici, toujours d'après le même rapport, le total général des encouragements de toute nature offerts en 1901 à l'industrie chevaline s'élève à 17.833.933 fr. 34.

L'État a contribué à ces encouragements pour une somme de 2 436 475 fr.

Quel pays peut présenter un pareil budget ? Et ne croyez-vous pas que c'est à cause de ces encouragements donnés à l'industrie chevaline que les propriétaires étrangers se montrent si disposés à venir s'installer en France ?

PAUL MÉGNIN.

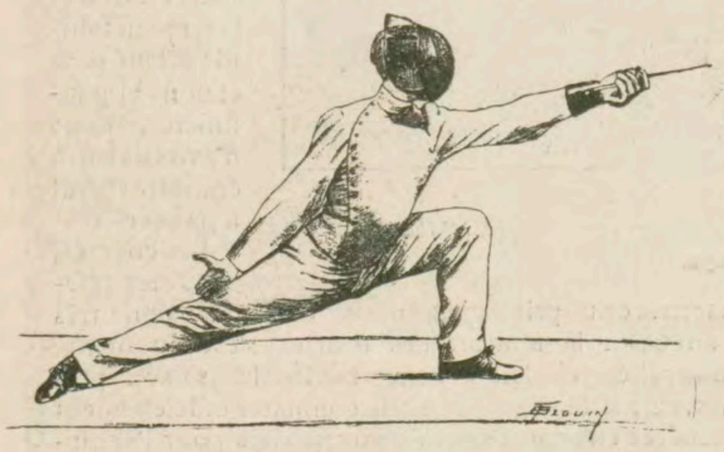
BLOC-NOTES

ESCRIME

LES DEUX VAINQUEURS. — La double rencont e dont sont sortis si brillamment, à leur honneur, Lucien Mérignac et Kirchhoffer, donne une nouvelle actualité aux noms des deux jeunes maîtres français. M. F. Séguin, l'escrimeur bien connu, qui a un joli bout de crayon à son fleuret, vient de faire paraître deux lithographies en trois couleurs des deux célèbres escrimeurs que tous les amateurs d'escrime tiendront à conserver. Tirées chacune à 50 épreuves, dont 15 avant la lettre, signées à la main, à 10 francs la pièce et 35 à 5 francs, ces deux superbes lithographies présentent un véritable intérêt à la fois sportif et artistique.

On les trouve à notre salle d'exposition, 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée.

Kirchhoffer (*dessin de F. Séguin*).



Lucien Mérignac (*dessin de F. Séguin.*)

LA COUPE CHALLENGE DE *LA VIE AU GRAND AIR*. — La seconde épreuve éliminatoire de la Coupe Challenge de la *Vie au Grand Air* a été disputée dimanche dernier au lycée Condorcet par les soins de l'Académie d'Épée.

En voici les résultats : *1re poule*, 1 Ivanowitch, 2 Worms. — Non classés : Sainctelette, Ed. Labouchère, Gaucheron, Ch. Labouchère, G. de la Chaume, Troisgros.

2e poule, 1ers *ex-æquo* : R. de la Chaume, Babut et Parizot-Lacroix. — Non classés : Peigné, Bloch-Allatini, F. Chatin, Holzchuch, Marais.

3e poule (mixte, composée de membres de l'Académie d'Épée de Paris et de tireurs n'en faisant pas partie et ayant au préalable adressé leur demande au président) : 1 G. de la Chaume, 2 Ed. Labouchère. — Non classés : Sainctelette, Millo, Troisgros.

Jury : Gal de la Girennerie, Cte de l'Angle, Ayat père, Mayer, Damotte, Vielle, Perrier, Ruzé, Ayat fils, G. Bureau, etc.

Sont donc qualifiés pour la Coupe, à cette réunion, MM. Ivanowitch, R. de la Chaume, Babut, Parizot-Lacroix et G. de la Chaume.

HIPPISME

AVIS AUX PROPRIÉTAIRES. — En vue de la prochaine réunion de la Commission du Stud-Book, MM. les propriétaires sont invités à adresser avant le 30 décembre prochain, au ministère de l'Agriculture, direction des haras, 2e bureau, les papiers des animaux de pur sang, nés à l'étranger, dont ils désirent demander l'inscription en France.

Les pièces à fournir sont :

1° Le certificat d'inscription au Stud-Book du pays où est né l'animal. Ce certificat devra porter le nom de l'importateur en France ;

2° Si ce certificat n'est pas établi au nom de la personne qui demande l'inscription, il y aura lieu de fournir des attestations de vente de chacun des propriétaires successifs au suivant, depuis celui au nom duquel est délivré le certificat jusqu'à celui qui demande l'inscription ;

3° Si l'animal a été acheté en vente publique (établissement Chéri ou Tattersall), un certificat du directeur de cette vente, mentionnant le nom du vendeur et celui de l'acheteur, tiendra lieu des certificats de transmission énoncés ci-dessus.

MM. les propriétaires sont informés qu'une jument de pur sang ne peut être saillie comme telle par un étalon national de pur sang que si elle est inscrite au Stud-Book Français.

PHOTOGRAPHIE

Une erreur typographique nous a fait bien involontairement déformer les noms de MM. le commandant Puyo, de Saint Senoch et Casier, qui font partie du jury du concours organisé par la Société des papiers Luna. D'ailleurs, ces personnalités sont trop connues dans le monde photographique pour que nos lecteurs n'aient pas rectifié d'eux-mêmes.

BILLARD

L'ÈRE DES TOURNOIS.

Le vent est aux tournois. On en parle partout et l'on en organise dans bien des endroits.

En dehors du championnat international qui se jouera le mois prochain sous les auspices de la Cie Brunswick-Balke-Collender, j'entends dire que l'on s'occupe de tournois pour amateurs à Paris et à l'étranger. A Paris, dans la nouvelle salle très coquette de l'Eldorado, on doit jouer un championnat au cadre.

La nouvelle n'est pas pour m'étonner, car M. Vienne, le propriétaire de ce nouvel établissem nt a l'habitude de ne pas laisser chômer les a nateurs de billard qui fréquentent chez lui. Déjà à la Grande Roue de Paris, il organisait sans cesse des tournois, matches et handicaps, et il n'est pas douteux qu'il continue à l'Eldorado à suivre la même voie, si favorable à la cause du noble jeu. A l'Académie Grasset, on a joué, il y a huit jours, un tournoi de billard aux trois bandes qui a réuni une élite de joueurs spécialistes : MM. T'Kint, Serey, Toussaint, Duluard, Jacques et Jean Laure, Klein et Caillot. Etant donnée la qualité des concurrents, les épreuves ont été fort intéressantes.

A Amsterdam, les 17 et 18 janvier prochain, aura lieu, dans la belle salle du « Café du Passage », un concours international au cadre à 35 centimètres. Les Belges et les Hollandais sont très grands amateurs de billard. A Bruxelles, notamment, il y a chaque année un concours annuel d'amateurs qui réunit de nombreux engagements et obtient un très grand succès. Dans le programme du concours d'Amsterdam, je relève un détail technique qui étonnera les joueurs de cadre français : il y est dit que quand une des billes se trouvera avec son centre de gravité sur la ligne du cadre, elle sera censée se trouver dehors. La règle est donc en Hollande le contraire de ce qu'elle est en France.

COUNT REDDEER.

FINANCE

La tenue du marché, très ferme, et surtout remarquablement animée pour l'époque actuelle, donne à penser que, les fêtes terminées, les excellentes dispositions de la place et son activité se traduiront par une véritable campagne de hausse.

C'est, au m ins, à cette conclusion qu'aboutissent un raisonnement basé sur la logique et une observation attentive de l'état de la Bourse.

Maintenant, il faut faire la part de l'imprévu. Tel ou tel événement, intérieur ou extérieur, insoupçonné encore, peut se produire qui vienne détruire nos agréables prévisions.

Mais, en admettant que le calme politique en France et à l'étranger ne soit pas troublé, on est en droit d'espérer, dès le début de 1903, une brillante période financière.

Dans ces conditions, la vive reprise que nous venons de voir sur les fonds d'Etat, les valeurs industrielles et les mines d'or ne pourra que s'accentuer, d'autant que la clientèle qui, à l'heure présente fait ses comptes, règle sa position, prépare son inventaire, prendra, alors, de nouveaux engagements.

En foi de quoi, je souhaite — et prédis — à mes lecteurs une bonne année !

C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Conseil pour l'acquéreur d'un automobile

Le Salon de l'Automobile et du Cycle vient de fermer ses portes. Les chauffeurs désireux d'avoir, au printemps prochain, un automobile type 1903 passent commande.

Il est donc tout indiqué de donner à ces futurs chauffeurs quelques conseils sur les pneumatiques qu'ils doivent faire mettre sur leur voiture.

Nous ne leur dirons pas d'exiger des pneus Michelin. Tous les constructeurs, en eff t, ou recommandent le Michelin ou laissent le chauffeur libre de faire son choix : dans ce dernier cas, il n'est pas un chauffeur qui hésite à prendre du Michelin ; quand bien même il y aurait un petit supplément à payer, cette différence de prix est largement compensée par la différence de qualité et de durée.

Le pneumatique Michelin, en effet, grâce aux perfectionnements journaliers apportés dans sa fabrication, et à son prix raisonnable de vente, est, depuis 6 ans, le seul pneu pour automobile. Ce qui faisait dire dernièrement à un clien mécontent : « Quand donc votre brevet tombera-t-il dans le domaine public ? »

Nous n'avons aucun brevet ; notre monopole réside uniquement dans la qualité de nos produits.

Le point important pour ne pas avoir d'ennuis avec ses pneumatiques est d'avoir des pneus en rapport avec le poids qu'ils doivent porter.

Un pneumatique auquel on demande un travail supérieur à celui pour lequel il a été calculé est condamné à une mort rapide. Il est donc essentiel de se rendre compte des poids exacts supportés par l'essieu avant et l'essieu arrière. Il faut donc peser avec soin une voiture pareille à celle qu'on va commander, mais avoir bien soin de la peser complètement chargée, c'est-à-dire pleine d'eau, d'essence, avec tout l'outillage et chargée du nombre maximum de voyageurs qu'elle est destinée à porter. Si c'est une voiture à 4 places, et que l'on compte s'y mettre souvent cinq, il faut peser la voiture avec 5 voyageurs. Si le type de pneus que le constructeur propose de mettre sur la voiture se trouve juste suffisant pour supporter le poids qu'elle pèse, on aura tout intérêt à payer un supplément de prix pour prendre le type plus fort.

BIBLIOGRAPHIE

L'AGENDA DU PHOTOGRAPHE POUR 1903. — Point n'est besoin d'une longue notice pour présenter l'*Agenda du Photographe pour 1903* ; qu'il nous suffise de constater qu'il vaut ses huit aînés, ce qui suffit pour assurer son succès. Le plan général est resté le même : agenda et calendrier, naturellement ; pages blanches pour notes, articles humoristiques, revue de l'année, nombreuses gravures allant du sévère au doux, et souvent au comique ; deux grands concours, dont un d'une forme tout à fait inédite et qui aura un grand succès auprès des amateurs. Le prix reste immuable : 1 franc.

LES PETITES MISÈRES DU PHOTOGRAPHE. — Séries d'articles de la *Revue Photographique* réunis en brochure : **0 fr. 50.**

Les petites misères du photographe, quelle chose curieuse, intéressante et d'une jolie ironie on aurait pu écrire sur ce sujet ! Allez, courez, naïfs amateurs ! poursuivez dans la rue les jupons qui trottent, trottent... croquez, croquez encore, tout guillerets et joyeux de la belle série que vous allez avoir dans votre collection. Et dans le silence du cabinet noir, développez votre sériet votre belle série... et surveillez attentivement, sous le tremblement du bain, les révélations de la plaque ! Faute de point, manque de jour, trop de pose, trop de vitesse, clichés gris, plaque mauvaise, et allez donc ! — Ah ! les mystères de l'instantané par temps gris !... Quelle bonne leçon il donne, ce petit volume, en apprenant aux amateurs qu'il est vain et chimérique d'espérer faire des photographies... lorsqu'on manie un appareil pour la première fois.

Tous le liront avec plaisir, même ceux qui ne sont que spectateurs en photographie, car ils riront.

Notre service de librairie se charge d'envoyer en France les volumes dont il est rendu compte dans cette rubrique, à toute personne qui nous en fera la demande, accompagnée du montant en manpat ou timbres-poste, augmenté de 0 fr. 50 pour frais de port et d'envoi.

On les trouve aussi dans notre *Salle d'Exposition*, 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée.

PETITE CORRESPONDANCE

Un sportsman strasbourgeois. — 1° A 30 centimes le numéro ; 2° Nous avons publié Ellegaard l'an dernier dans le numéro des Princes du Spo rt.

Nouvelles Primes aux Abonnés de la " Vie au Grand Air "

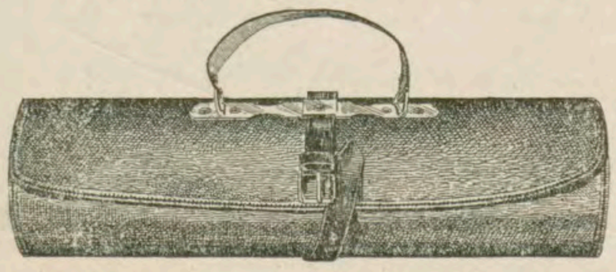
A l'occasion des étrennes, nous avons songé à faire profiter les abonnés de la *Vie au Grand Air* des avantages offerts aux abonnés de *Musica* et de *Femina*. Le sportsman est, par nature, un galant homme et il sera très heureux de pouvoir offrir à une sportswoman de son entourage un des raviss nts cadeaux ci-dessous.

Les anciens abonnés de la *Vie au Grand Air* pourront profiter de ces primes en renouvelant d'ores et déjà leur abonnement.

* * *

Le Rouleau Porte-Musique " Musica "

Le Rouleau à musique est un objet indispensable pour tous les musiciens. La Maison Ch. et J. Ullmann, *bien connue pour ses articles de musique, a créé à*

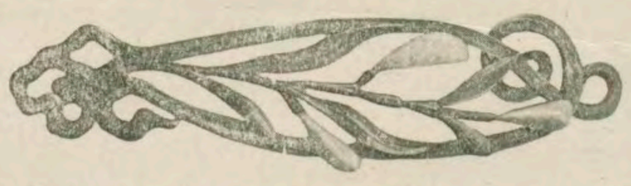


notre intention un modèle solide et élégant, permettant de porter la musique pliée ou roulée.

Nous tenons à la disposition de ceux de nos abonnés qui ajouteront 2 fr. 50 pour frais divers (Étranger, 6 fr.) au montant de leur abonnement, un très joli rouleau porte-musique en cuir riche, avec monture en nickel (Valeur 15 francs).

La Broche " Femina "

Cette broche art nouveau, patinée or et ornée de trois véritables perles fines, *a été créée pour nos abonnés par l'artiste joaillier* Beaudoin.



Cet admirable bijou ne vaut pas moins de 18 francs. Il suffit de le demander en s'abonnant à la Vie au Grand Air *et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais.*

Le Pendentif " Musica "

Ce délicieux pendentif, en patiné or, art nouveau, agrémenté d'une **perle fine véritable**, *a été créé par l'artiste joaillier* Beaudoin. *Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *qui nous en fera la demande ; il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin " modern-style " et les frais divers.*

Le Coffret de Parfumerie " Femina "

Le coffret de parfumerie fine Femina, *d'une valeur de 12 francs, a été composé spécialement pour nos abonnés par la maison* Henry, A la Pensée. *Il sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *joignant au montant de son abonnement 2 fr. 50 pour le coffret et les frais.*

Le Dessus de Clavier " Musica "

M. Henry, A la Pensée, *a composé pour nos abonnées un ravissant dessus de clavier (protège-notes) en soie rose-champagne, sur lequel court un*

délicat et très moderne dessin à broder. Les soies nécessaires à la broderie accompagnent le dessus de clavier.

*Cet ouvrage ne vaut pas moins de 14 francs dans les magasins d'*Henry, A la Pensée. *Il suffit de le demander en s'abonnant et de joindre au montant de l'abonnement 2 fr. 50 pour frais divers.*

Délai pour la Livraison des Primes : 15 jours

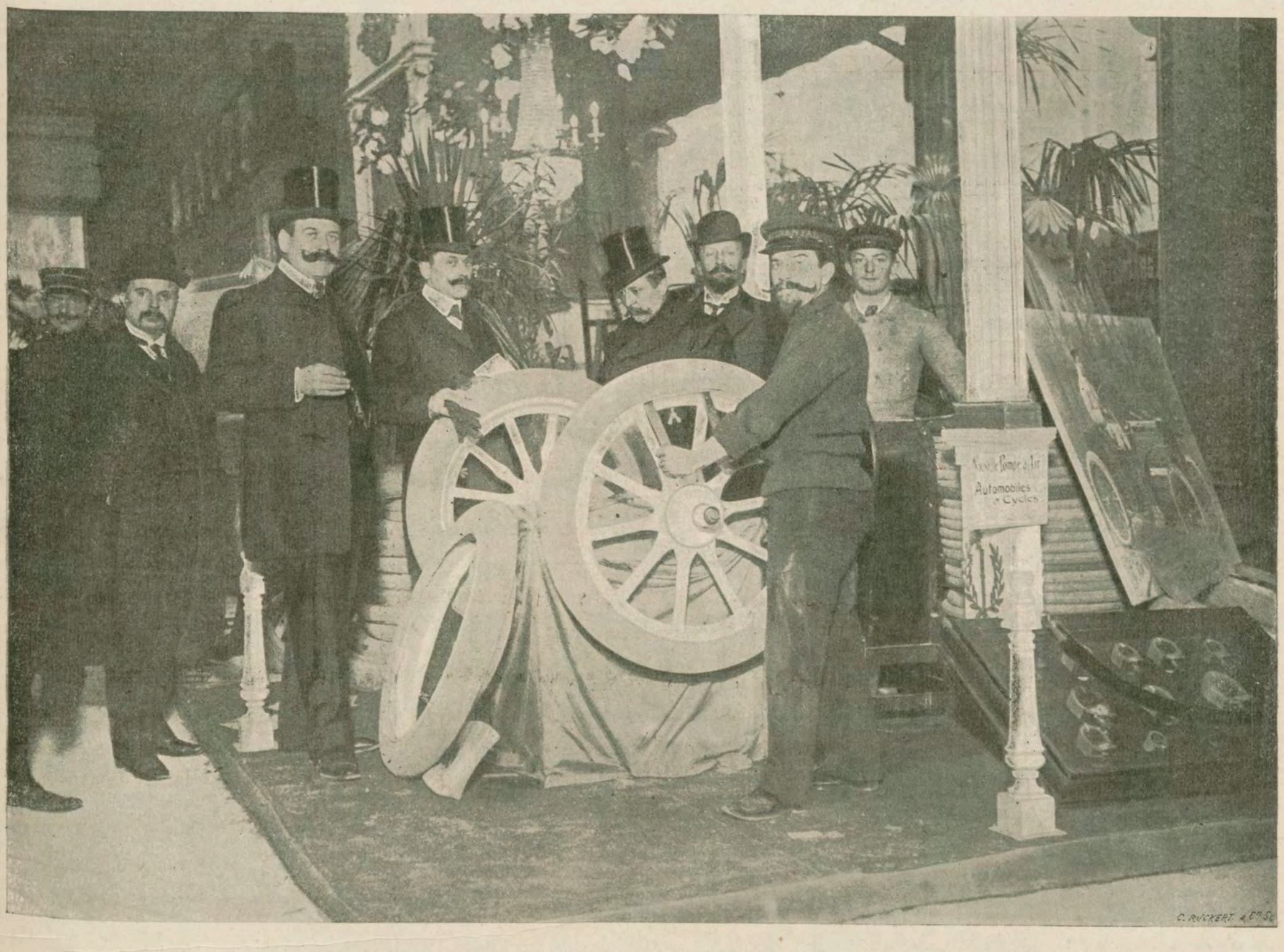
Record de montage des gros Pneus Continental de 100 m/m

Exécuté le 19 décembre au Stand Continental
Chronométré par M. TAMPIER, chronométreur officiel de l'A. C. F.

* * * * *

Quelques sportsmen étant désireux de savoir si les nouveaux modèles du pneu « Continental » de 100 m/m se montaient aussi aisément que les types actuellement existants, cette Compagnie a jugé bon de faire constater « officiellement » le temps qu'il faudrait pour monter et démonter « complètement » avec gonflement et serrage des boulons l'un de ces pneumatiques.

Les résultats, chronométrés officiellement par M. Tampier, sous les yeux de plusieurs personnes autorisées, ont été tout simplement surprenants ; jugez-en plutôt, car voici le document qui a été dûment établi hier.



Expériences de démontage et remontage d'un pneu *Continental* au Salon de l'Automobile.

PROCÈS-VERBAL

Tentatives de montage et démontage de pneumatiques 8,0-100 m/m :

PREMIÈRE ÉPREUVE

Démonter et remonter sans resserrer les boulons avec 40 coups de pompe :

3 minutes 30 secondes

DEUXIÈME ÉPREUVE

Démonter et remonter complètement, et gonfler à 4 kilos de pression, avec écrous, boulons et valve serrés :

5 minutes 53 secondes 2/5

TROISIÈME ÉPREUVE

Démontage et remontage à 40 coups de pompe en resserrant à fond tous les boulons et le chapeau de la valve :

5 minutes 2 secondes 4/5

Pour s'assurer que le remontage avait été fait sans pincement de la chambre, toutes ces épreuves ont été contrôlées à 7 kilos de pression.

Paris, le 19 décembre 1902.

TAMPIER,
Chronométreur officiel.

Ces résultats se passent de commentaires, surtout si l'on ajoute qu'un pneu « neuf » a été employé pour chaque expérience.

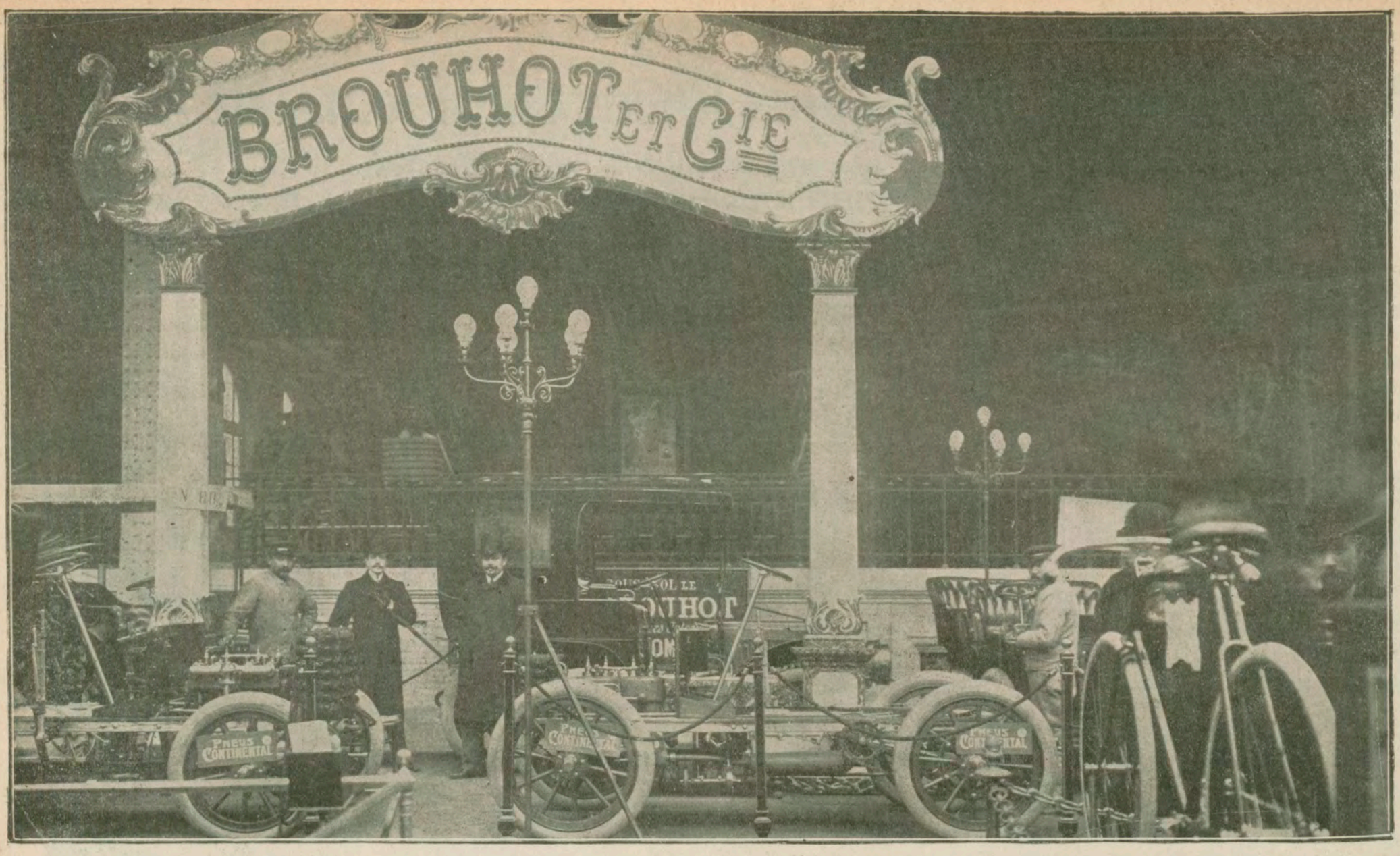
Les gros pneus de 100 m/m, créés par Continental pour 1903, s'appliquent aux jantes existantes de 90 m/m, sans nécessiter aucun changement. Si l'on a un vieux stock de chambres à air de 90 m/m à écouler, on peut même, à la rigueur, s'en servir pour les enveloppes de 100 m/m.

La grande persistance de ces gros pneus ne provient pas seulement de leur forte épaisseur de paroi, mais surtout du gros coussin d'air qu'ils renferment, et qui fonctionne comme un merveilleux ressort, amortit les chocs et sert de meilleur protecteur.

Les gros pneus se recommandent pour les voitures pouvant dépasser une vitesse de 50 kilomètres à l'heure et excédant un poids d'environ 900 kilos, chargées.

Ils constituent une véritable économie de dépense et une police d'assurance contre les ennuis de pneus en route.

VIERZON (CHER)



BROUHOT & Cie

VIERZON (CHER)

LE STAND BROUHOT ET Cie, DE VIERZON (CHER), AU SALON DE L'AUTOMOBILE.

mbreux visiteurs du stand de la Maison Brouhot et Cie ont particulièrement remarqué les nouveaux châssis modèle 1903, moteur vertical à l'avant, à 2 cylindres, 10 chevaux, cylindres, 15, 20 et 40 chevaux. La Maison Brouhot et Cie exposait aussi, au sous-sol du Grand Palais, des moteurs industriels qui leur ont valu au Concours international des eurs à l'alcool de mai 1902, organisé par le Ministère de l'Agriculture, la plus haute récompense.
La marque Brouhot et Cie a remporté, cette année, de nombreuses victoires dans les épreuves suivantes : Courses de côte du mont Cenis et de Château-Thierry, Course de Deauville. cuit de l'Hérault, etc.

Installation d'une Force Motrice

AVEC MOTEUR ET GAZOGÈNE OTTO PAR ASPIRATION

PARMI les appareils exposés au Grand Palais par la Compagnie Française des Moteurs ***OTTO***, 135, rue de la Convention et 155, rue Croix-Nivert, Paris (XVe arrt), nous croyons devoir signaler ses appareils de force motrice au gaz pauvre avec moteurs et gazogènes ***OTTO*** par aspiration, dont près de trois cents installations ont été livrées depuis seulement le 1er juillet 1901.

Ces appareils ***OTTO*** à gaz pauvre par aspiration ont l'avantage de la suppression de la chaudière à vapeur et d'une consommation très réduite de combustible.

Grâce à la suppression de la chaudière à vapeur, l'installation du gazogène par aspiration peut être faite sans autorisation administrative, et le gazomètre étant également supprimé, l'emplacement nécessaire, de même que la dépense de première installation, sont tellement réduits que ces gazogènes peuvent être avantageusement employés, même pour alimenter les petits moteurs à partir de quatre chevaux.

Ce gazogène est constitué par un fourneau à cuve alimenté à l'anthracite ou au coke, à travers lequel le moteur aspire de l'air qui, en passant par la colonne de combustible incandescent, se convertit en gaz pauvre.

Pour augmenter l'effet de cette production, l'air, avant de passer dans le générateur, est mélangé avec de la buée d'eau chaude ; cette vapeur sans pression, au contact du combustible incandescent, se décompose et augmente le pouvoir calorifique du gaz.

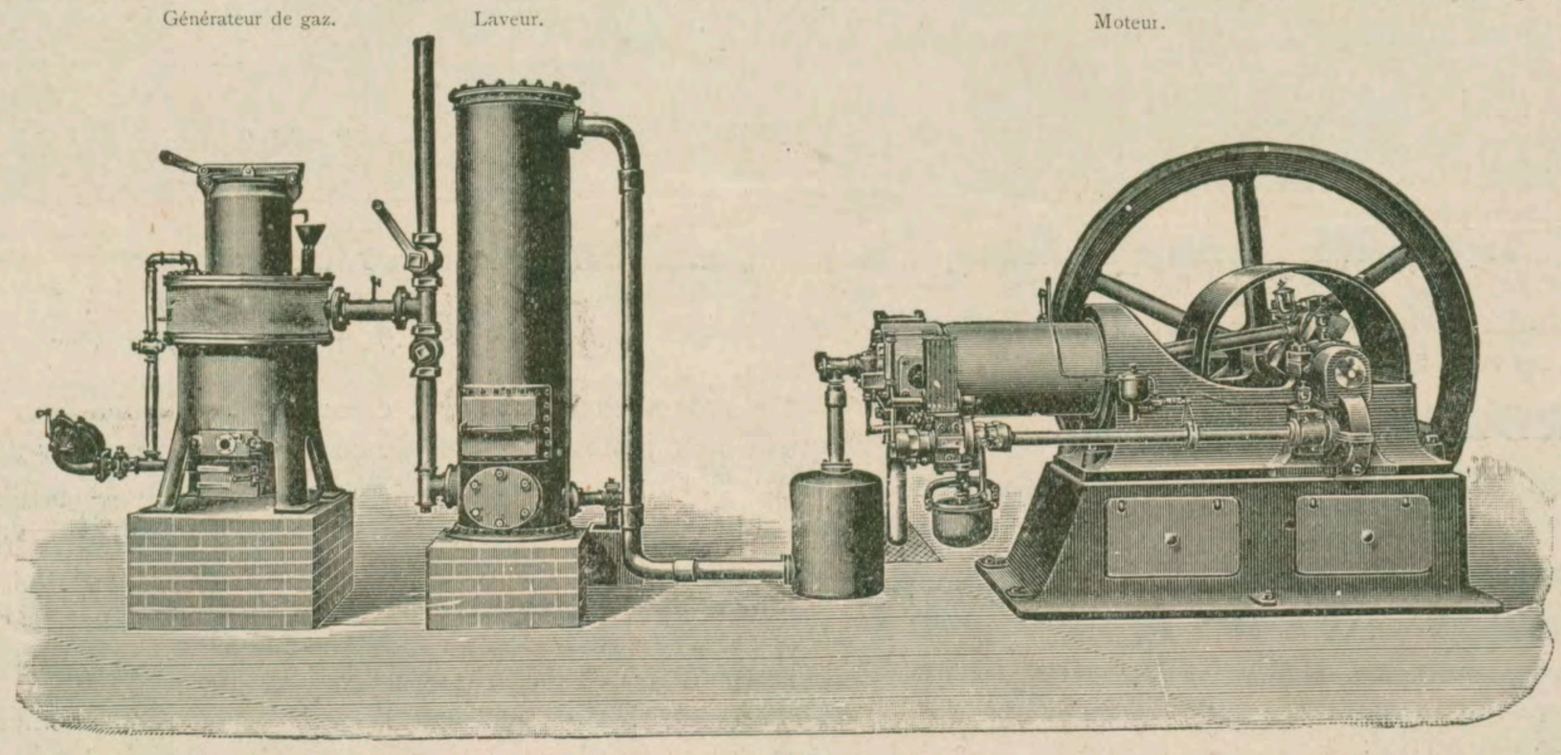
Ce gaz ainsi produit, mélangé avec le volume d'air nécessaire, sert à l'alimentation des moteurs à gaz.

En pleine charge, ces appareils consomment environ 500 à 700 grammes de coke, ou 380 à 550 grammes d'anthracite, suivant l'importance des installations, soit une dépense de 0 fr. 02 à 0 fr. 03 par cheval-heure effectif.

Il en résulte que, même pour les petites forces, la dépense de consommation du moteur à gaz ***OTTO*** combiné avec son gazogène par aspiration, est de beaucoup inférieure à celle de la machine à vapeur, puisque le même poids de combustible produit trois ou quatre fois de plus de travail utile.

Ce gazogène ***OTTO*** par aspiration n'exige qu'une surveillance insignifiante. Il suffit de verser le combustible dans la trémie de chargement, dont le contenu suffit à une marche assez longue, puis de décrasser la grille et la partie inférieure de la cuve à des intervalles assez prolongés.

Générateur de gaz. Laveur. Moteur.



Compagnie Française des Moteurs à Gaz et des Constructions Mécaniques

Téléphone : 709-18. ÷ 135, rue de la Convention et 155, rue Croix-Nivert, PARIS (XVe arrt) ÷ Téléphone : 718-91.

Le Gérant ; JARRIGE.

CORBEIL. — Imprimerie Ed. CRÉTÉ.